NUMMER 10

'40~'45 TOEN & NU

DE STRIJD OM MALTA

PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,~

'40~'45 TOEN & NU

Nummer 10

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London E 15 3 JA Telefoon 01-534 8833.

Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle. Telefoon 05200-10801.

© Copyright 1977

Inhoud Nummer 10

Malta

De vliegvelden 2
De luchtslag begint . . . 10
De versterkingen komen aan 12
De Duitsers verschijnen ten tonele 13
1942 – De tweede luchtslag begint . . . 15
De burgers 20
Het bezoek van Koning George VI 24
'Faith' 25
De overgave van de Italiaanse vloot 28
Winston Churchill en President Roosevelt 29
Malta in 1975 30

Hier gebeurde het

De Italiaanse marine-aanval op de Grote Haven 33

Verzamelingen

Malta 38

Grote Namen

Kapitein-vlieger Ian Smith 42

Oorlogsfilms

De aanval op de Roerdammen 46
1975 Het vervolg . . . 49

Wrakkenberging

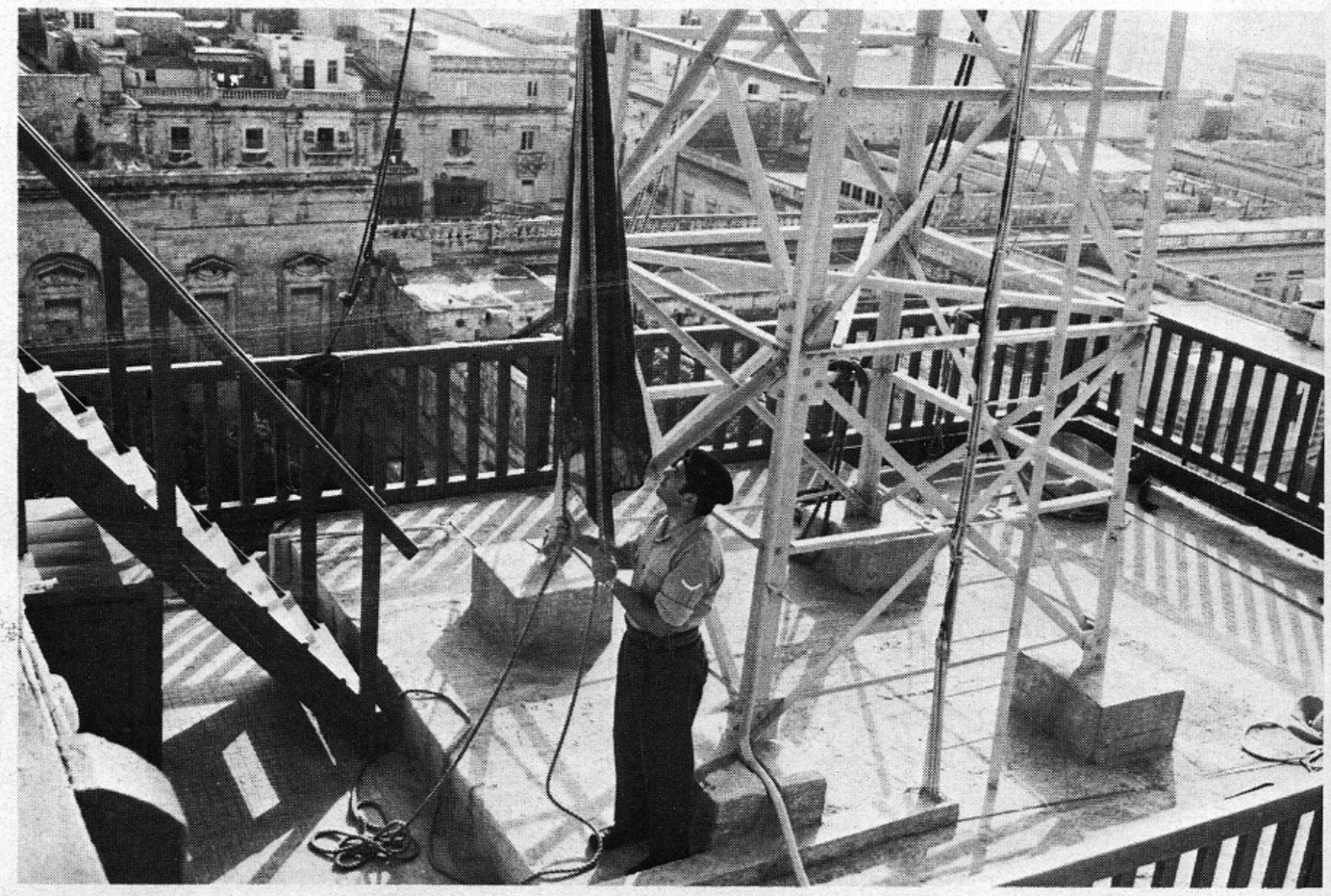
Het museum van De Slag om Engeland 50
De Historische Vliegtuigclub van Essex 52

Foto omslag: Valetta, hoofdstad van Malta, met het fort St. Elmo en de middenpilaar van de brug die beschadigd werd tijdens de Italiaanse aanval op de haven.
Middenpagina's: Het M5 International halfrupsvoertuig geschilderd in de kleuren van de invasietroepen op Sicilië.

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en de uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken: *'Faith, Hope and Charity'* door Kenneth Poolman, William Kimber en *'One Man's Window'* door Denis Barnham, William Kimber. *'Anatomy of a Rebel'* door Peter Joyce, Graham Publishing, Salisbury met aanvullend materiaal en foto's van het ministerie van Voorlichting, Salisbury, Rhodesië. Foto's van 'The Dam Busters' – EMI studio's Ltd., Elstree.

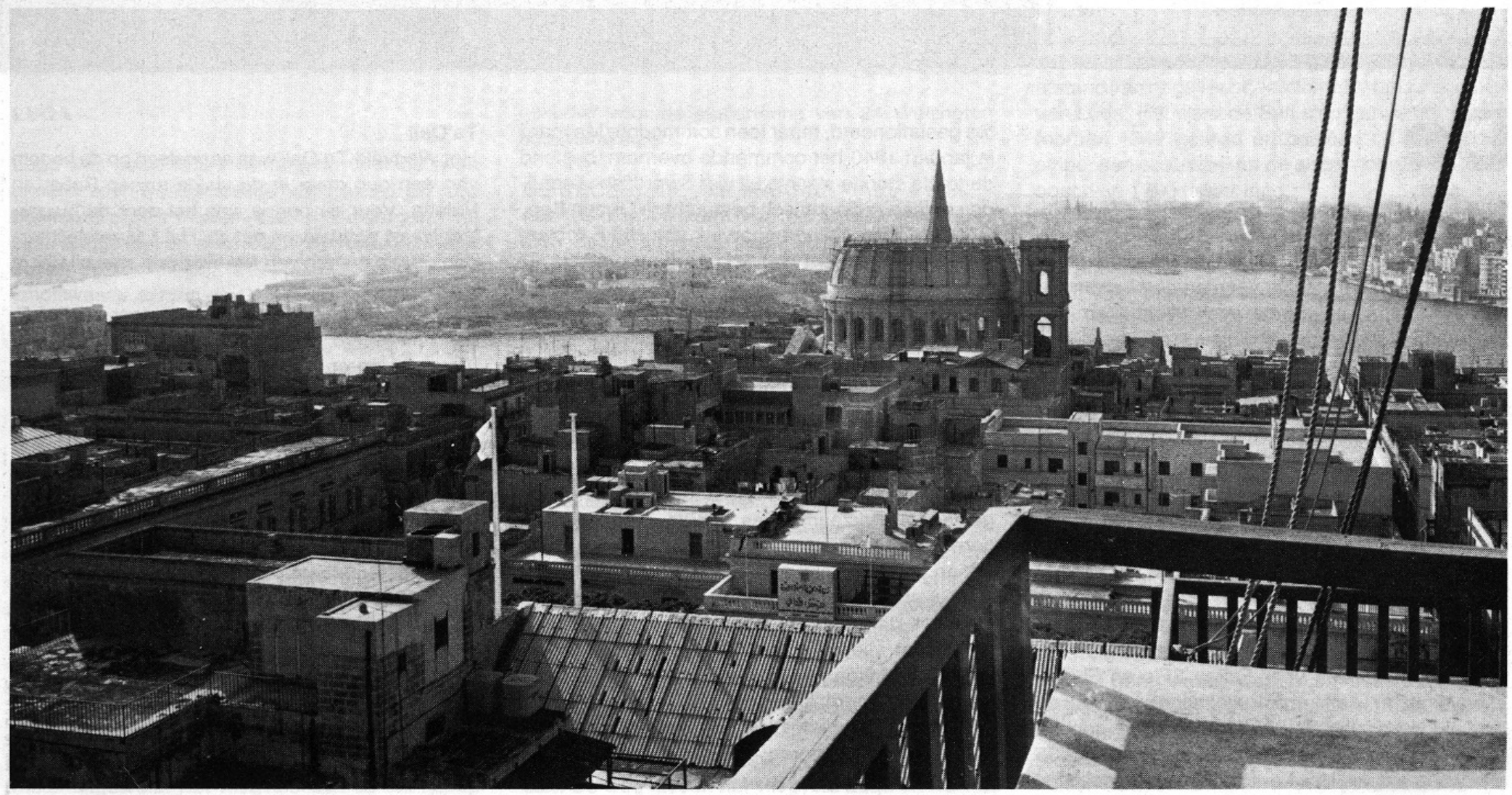
Verschijnt per kwartaal.
Verkoopprijs Nederland: ƒ 4,95
Verkoopprijs België: B. Fr. 80,—

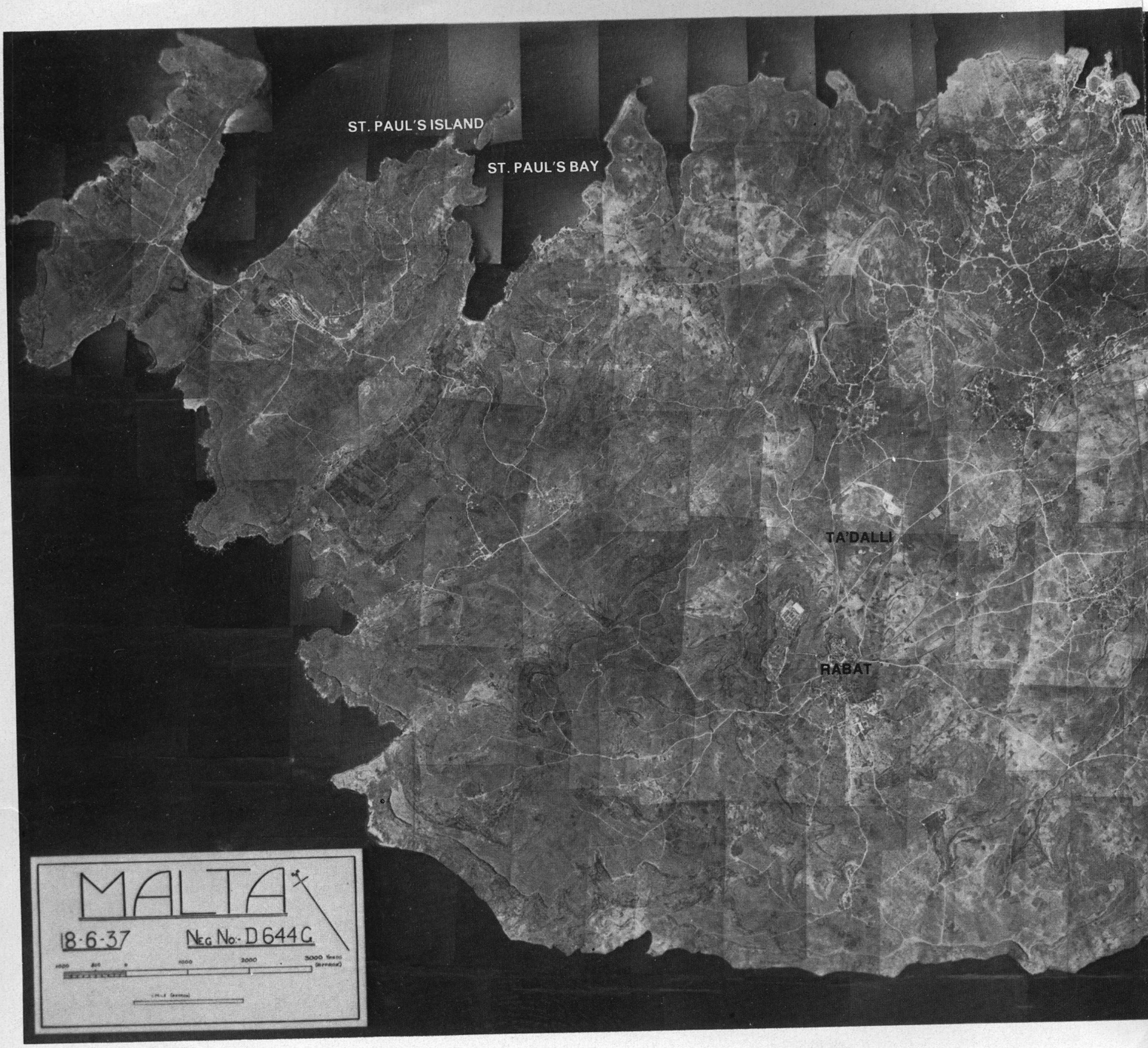
MALTA



Uiterst boven: Boven op de uitkijktoren van het paleis wordt de rode vlag gehesen als waarschuwing voor een naderende luchtaanval (IWM). Boven: Onze vergelijkende foto uit 1975 op dezelfde plaats. Rechtsboven: In het heetst van de strijd in april 1942 vallen er bommen in de baai en op het eiland Manoel, waar de Engelse onderzeebootbasis lag (IWM). Rechtsonder: De koepel van de nieuwe kerk beheerst nu hetzelfde beeld.

Bij het uitbreken van de oorlog met Duitsland in 1939 werd de verantwoordelijkheid voor de Middellandse Zee tussen de Franse en de Engelse troepen verdeeld; de Engelsen in het oosten in Alexandrië en in het westen in Gibraltar; de Fransen met bases in Bizerta, Algiers en Oran in het centrum.
Zeer duidelijk was de strategische positie van Malta in het midden van de Middellandse Zee; Malta was sinds 1814 een Britse marinebasis en het werd duidelijk dat de problemen met betrekking tot de verdediging en de bevoorrading van dit eiland, dat slechts op een afstand van bijna 90 kilometer van Sicilië lag, erg groot zou worden. In de zomer van 1939 keurde de Engelse regering een plan goed voor de verdediging van het eiland; er zouden vier squadrons vliegtuigen en 172 luchtafweerkanonnen op het eiland worden geplaatst. Dit programma was nog niet uitgevoerd toen commodore F. H. M. Maynard in januari 1940 op het eiland aankwam als de nieuwe commandant voor het Middellandse Zeegebied. Tijdens de volgende maanden realiseerden commodore Maynard en admiraal Cunningham, commandant van de marine-eenheden in de Lascariskazerne in Valetta, zich dat wanneer Italië zich in de oorlog zou mengen, zij aan de genade van de Italiaanse bommenwerpers zouden zijn overgeleverd.
Door de successen van de Duitse Blitzkrieg in mei 1940 veranderde de houding van Mussolini. Zijn vloot was groter dan de Britse marine-eenheden in de Middellandse Zee. De Regia Aeronautica, zijn luchtmacht, bezat bases aan beide zijden van de Middellandse Zee en bestreek, zoals Mussolini trots uitbrulde, het gehele oude Romeinse Rijk.
Toen de Duitse legers op 10 juni 1940 in Frankrijk de Seine overstaken, verklaarde Italië de oorlog aan Engeland en Frankrijk.





De vliegvelden

Op een eiland dat slechts veertien bij 27 kilometer groot is, vormt de ruimte voor vliegtuigen een probleem. Behalve de landingsmogelijkheid voor watervliegtuigen in de Marsaxlokkbaai bij de zuidoostelijke punt van het eiland, later uitgebreid met twee alternatieve landingsgebieden, de St. Paulsbaai en de Grote Haven, waren er in september 1939 drie vliegvelden op het eiland.

HAL FAR

Hal Far was een grasveld ongeveer 80 meter boven de zeespiegel dat grensde aan de R.A.F.-basis in Kalafrana en dat voor het eerst in de twintiger jaren als kustbasis was gebruikt voor vliegtuigen van vliegdekschepen. In 1929 werd het officieel geopend als de R.A.F.-basis Hal Far. Het werd de thuishaven voor Fairey 3F's en Flycatchers terwijl er af en toe ook vliegtuigen van voor de kust liggende vliegdekschepen werden gehuisvest. Ten tijde van de Abessijnse crisis in 1935 werden er tijdelijk Hawker Demons en Wildebeestes gestationeerd, maar toen commodore Maynard in januari 1940 het commando overnam, bestond de totale sterkte slechts uit vier Swordfish vliegtuigen en een radiografisch bestuurbare Queen Bee. Door het rotsachtige oppervlak van Hal Far bleef het water bij slecht weer op de banen staan. Er lagen vier banen:

noord-zuid 600 meter
oost-west 650 meter
noordoost-zuidwest 600 meter
noordwest-zuidoost 1200 meter

De oost-west-baan werd in januari 1941 met 250 meter verlengd. Een jaar later was de noordoost-zuidwest-startbaan uitgebreid tot 1100 bij 200 meter, terwijl ook aan de andere banen werd gewerkt, werkzaamheden die in oktober 1941 gereed zouden moeten zijn. De breedte van de banen varieerde van 150 tot 200 meter. In oktober 1941 werd opdracht gegeven om de noordwest-zuidoost-startbaan tot 2000 meter te verlengen omdat het vliegveld nog steeds niet door bommenwerpers kon worden gebruikt. Alle installaties lagen in de noordelijke hoek van het vliegveld. Er waren barakken, kantoren, kwartieren, radiostations, een verkeerstoren, een Bellman hangar en een mobiele hangar.

Ta'Qali

Het vliegveld Ta'Qali was aangelegd op de bodem van een oud meer in de vlakte tussen Rabat en Valetta. Voor de oorlog was het door de burgerluchtvaart gebruikt en net als Hal Far verslechterden de grasbanen van het vliegveld snel bij slecht weer.

De Maltezer naam Ta'Qali werd door de R.A.F. snel veranderd in Taqali en later in Takali. Het vliegveld lag op een hoogte van circa 100 meter en het helde licht van het noordoosten naar het zuidwesten, terwijl de met gras begroeide aarde in de zomer steenhard uitdroogde door de zon. De banen lagen als volgt:

noord-zuid 850 meter
oost-west 1100 meter
noordoost-zuidwest 850 meter
noordwest-zuidoost 980 meter

Begin 1941 werd de noordwest-zuidoost-baan tot 1200 meter verlengd. De breedte van deze baan bleef echter 150 meter, dit in tegenstelling tot de andere banen die 300 meter breed waren.

In de zuidoosthoek van het vliegveld lagen de kantoren en een Bellman hangar terwijl aan de noordkant van het vliegveld in de heuvels vier dubbele viegtuigbunkers werden aangelegd.

Een montage van vertikale luchtfoto's, genomen door kapitein-vlieger George Burnes (18 juni 1937).

LUQA

Luqa was gepland als vervanging voor de twee andere zeer weergevoelige vliegvelden en zou bommenwerpers moeten kunnen herbergen. Het werd aangelegd op een hoogte van circa 80 meter boven de zeespiegel, tweeëneenhalve kilometer landinwaarts achter de Grote Haven. Het moest een vliegveld met ruime banen worden, geschikt om te worden gebruikt onder alle weersomstandigheden. Het hele gebied moest worden geëgaliseerd.
Er waren drie hoofdbanen:
oost-west 1100 meter
noordoost-zuidwest 1200 meter
noordwest-zuidoost 1200 meter
Elk van deze banen had een verhard gedeelte van 850 bij 50 meter. Van noord naar zuid liep ook nog een onverharde baan van 1100 meter. In 1941 was ook deze baan over een afstand van 800 meter verhard. Tevens was men begonnen met de uitbreiding van de noordoost-zuidwest-startbaan tot 1400 meter. Deze werkzaamheden waren eind april gereed. De noordwest-zuidoost-startbaan, die in december 1940 al tot 1400 meter was verlengd, werd in april 1941 nog eens tot 1700 meter uitgebreid. Het vliegveld was op dat tijdstip geschikt voor de stationering van 24 Wellington bommenwerpers.

DE RACEBAAN VAN MARSA

Aan de zuidwestkant van de Grote Haven had men op de racebaan van Marsa een noodlandingsgebied aangelegd. De racebaan, die een gebied van 1300 bij 500 meter besloeg, kon alleen maar worden gebruikt door vliegtuigen die geen lange landingsbanen nodig hadden. Er waren geen onderhoudsfaciliteiten terwijl er ook geen olie of benzine kon worden opgeslagen.

SAFI

Het was belangrijk dat er zoveel mogelijk voedsel op Malta zelf werd geproduceerd om zó weinig mogelijk afhankelijk te zijn van de import daarvan en daarom werd elk stukje land dat daarvoor geschikt was door de boeren bebouwd. Dit maakte de uitbreiding van vliegvelden erg moeilijk en legde grote beperkingen op aan de uitbreiding van het aantal vliegtuigen.
Commodore Maynard voorzag dat de vliegvelden de voornaamste vijandelijke aanvalsdoelen zouden vormen en hij pakte het probleem van de verspreiding van vliegtuigen op een unieke manier aan. De weg tussen het vliegveld Luqa en Hal Far werd veranderd in een taxi-baan waarlangs een aantal zijwegen naar verschillende in de rotsen uitgehouwen hangars voerde. De werkzaamheden voor de aanleg van deze hangars die later, tijdens de bombardementen van 1942, zo belangrijk bleken voor de bescherming van de vliegtuigen, werden door de politie van Malta ter hand genomen. Later zette het Hampshire Regiment de werkzaamheden voort en werden de hangars versterkt en verbeterd door het aanbrengen van met zand gevulde jerry-cans en puin van gebombardeerde huizen. Hoewel al deze hangars genummerd waren, was het voor nieuwe piloten vaak moeilijk om ze te vinden. Denis Barnham, een Spitfire-piloot, verhaalt een interessante anecdote van een gebeurtenis die op het hoogtepunt van de gevechten plaatsvond:
'Afgelopen zaterdag was er weer een luchtaanval. Ik moest niet alleen een heel eind taxiën, maar ik moest dat nog vlug doen ook om de startbaan te bereiken en op te stijgen voordat de temperatuur van mijn motor te hoog werd. Snel taxiën was geen eenvoudige zaak met de rotsen akelig dicht bij mijn vleugelpunt aan de ene kant en een stenen muur aan de andere kant – waarbij de lange neus die mij het uitzicht benam ook al niet veel hielp – maar goed, je doet zo goed mogelijk je best. Ik wist natuurlijk dat de Maltezer arbeiders tijdens een luchtaanval niet op de basis aanwezig waren, maar ik had uiteraard geen rekening gehouden met hun buschauffeur, die dacht een kortere route te kunnen nemen. Plotseling kwam de bus de hoek om, recht op mij af. Ik maakte een noodstop met het risico dat mijn kist op zijn neus zou gaan staan – de bus maakte echter geen aanstalten om te stoppen en reed recht op het gat af tussen de muur en mijn vleugelpunt: er was niet voldoende ruimte; met een krakend geluid boorde de voorkant van de bus zich in mijn vleugelpunt; de neus van mijn toestel met de draaiende propeller zwenkte dreigend naar de ramen van de bus waarachter de passagiers zaten – een angstig moment – ik slaagde erin de motor stil te zetten en zette mij schrap voor de onvermijdelijke botsing. Mijn rechter boordkanon boorde zich in het passagierscompartiment; de gezichten achter de ramen werden met een uitdrukking van ongeloof snel teruggetrokken. Ik heb nog nooit mensen zo hard zien lopen – ze stroomden de bus uit, de chauffeur rende er als laatste uit. Er was weinig tijd meer, de raid was op komst; het commando had gelijk dat ze me niet de lucht in wilden laten. Toen ik later namelijk opsteeg was het toestel door de beschadigde vleugelpunt moeilijk onder controle te houden'.
In januari 1941 werd er halverwege deze weg annex taxibaan een vliegstrip aangelegd, op een afstand van ongeveer drie kilometer ten zuidoosten van Luqa. Het werd de Safi strip genoemd; was in februari 1942 gereed en bestond uit twee grasstrips, een oost-west en de ander noordwest-zuidoost, van 1200 meter lang.

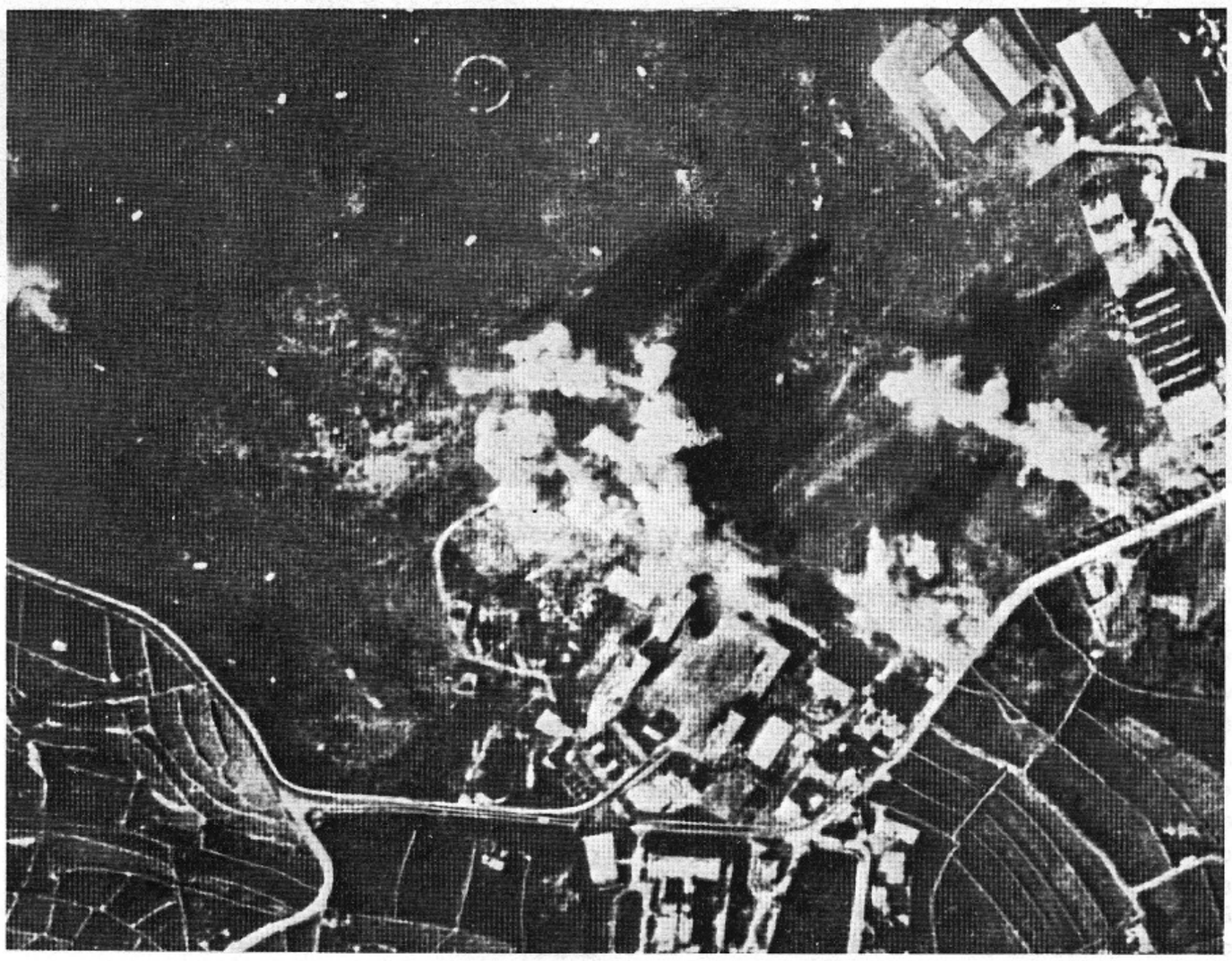
QRENDI

Viereneenhalve kilometer ten zuidwesten van Luqa vond men nog een terrein dat geschikt was voor een startbaan en in 1940 begon men met de aanleg daarvan. Op 10 november 1942 werd het vliegveldje geopend door generaal-majoor Park, die met zijn Hurricane OK2 neerstreek op het vliegveld. Het bestond uit twee verharde banen van 1200 bij 50 meter (met 25 meter gras links en rechts van de baan) die oost-west en noordwest-zuidoost liepen.

XEWKIJA

Het vliegveld dat het kortst werd gebruikt, werd aangelegd op het eiland Gozo dat een paar kilometer ten noordwesten van Malta ligt.
Toen de voorbereidingen voor de operatie 'Husky' in volle gang waren, werd Malta overstroomd met Britse en Amerikaanse vliegtuigen. De geallieerde commandanten voelden de noodzaak voor nog meer Spitfire-versterkingen ter ondersteuning van Patton's zevende leger in het beginstadium van de

Boven: Een paar van de tegenwoordige installaties in de noordelijke hoek van het vliegveld Hal Far, aangelegd op de rotsen in de zuidoostelijke hoek van Malta. Rechts: Een Italiaanse verkenningsfoto van hetzelfde vliegveld tijdens een luchtaanval.



invasie. Op dat moment besloten de Amerikanen een nieuwe basis voor honderd Spitfires aan te leggen. De keuze viel om de een of andere reden op Gozo.

De gouverneur, Lord Gort, generaal-majoor Sir Keith Park en verschillende Engelse en Amerikaanse ingenieurs bezochten het eiland eind mei 1943 en zij kozen een plaats bij de dorpjes Xewkija, Ghajnsielem, Nadur en Xaghra. Het land bestond voornamelijk uit vruchtbare gronden en was eigendom van verschillende boeren. In een recent interview vertelde de aartsbisschop van Malta, Mgr. Sir Michael Gonzi, toentertijd bisschop van Gozo, dat Lord Gort hem had gevraagd de boeren van Gozo om te praten. De bisschop legde de situatie uit aan de betrokken boeren, die ermee instemden dat hun land werd gebruikt 'voor het vaderland'. Uiteraard werden zij behoorlijk schadeloos gesteld. De operatie 'Husky' moest echter in juni plaatsvinden en er was nog maar weinig tijd voor de aanleg over. Generaal Eisenhower verhaalt in zijn boek 'Kruistocht door Europa' hoe het probleem werd opgelost:

'Het terrein was zo onbegaanbaar dat de Engelse Genie, die aangewezen was op lichte machines en handwerk, de hoop had opgegeven om het vliegveld tijdig voor de acties op Sicilië op te leveren. Gelukkig had generaal Park, commandant van de luchtmacht op het eiland, juist op dat moment een Amerikaanse ingenieur op bezoek die gespecialiseerd was in de aanleg van vliegvelden.

Park legde het probleem uit en vroeg hem, nadat hij hem het gebied had laten zien, hoe lang hij dacht dat nodig was om een operationele landingsstrip aan te leggen. Het nonchalante antwoord was 'Tien dagen'. Dit kwam Park zo ongeloofwaardig voor dat hij dacht dat de man een grapje met hem maakte. Toen hij echter zag hoe zorgvuldig en nauwgezet de ingenieur het probleem bestudeerde, vroeg hij: 'Wanneer kunt u beginnen?'

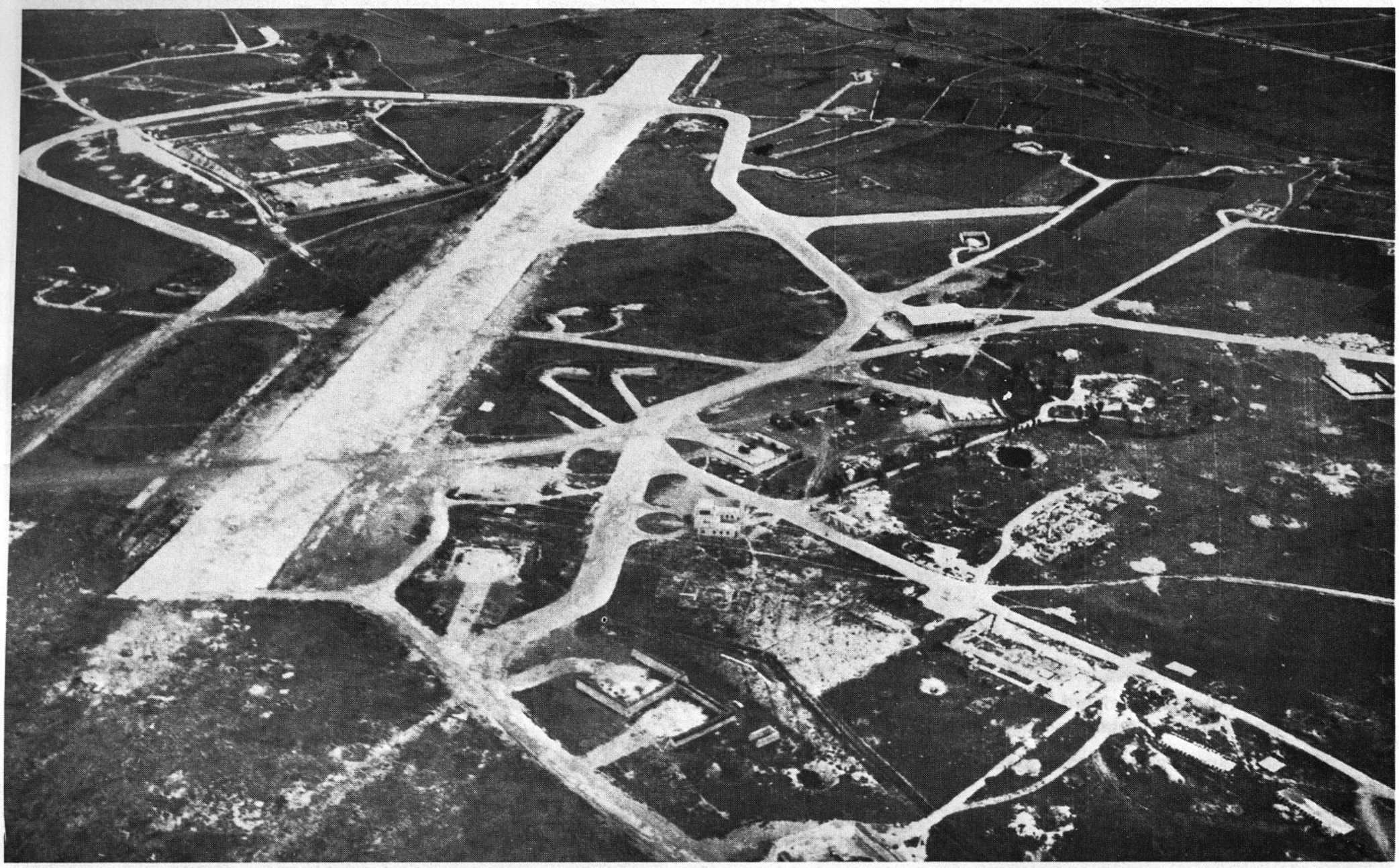
'Zo gauw mijn uitrusting hier is, maar dat kan wel een paar dagen duren.' Het eind van het liedje was dat er allerlei radioberichten werden uitgestuurd en dat dertien dagen nadat de eerste Amerikaanse genie-eenheid voet aan wal had gezet, het eerste gevechtsvliegtuig vanaf het eiland op kon stijgen. Om dit wonder te kunnen voltrekken, hadden de genisten bijna elk soort van de meest moderne graafmachines gebruikt die in de Verenigde Staten konden worden vrijgemaakt; machines waarvan de Engelsen nooit hadden kunnen dromen dat ze konden worden overgebracht naar zo'n afgelegen stukje oorlogsterrein. Dit verhaal werd mij keer op keer verteld door Britse officieren die in hun bewondering voor deze Amerikaanse ingenieurs gewoon woorden tekort kwamen.'

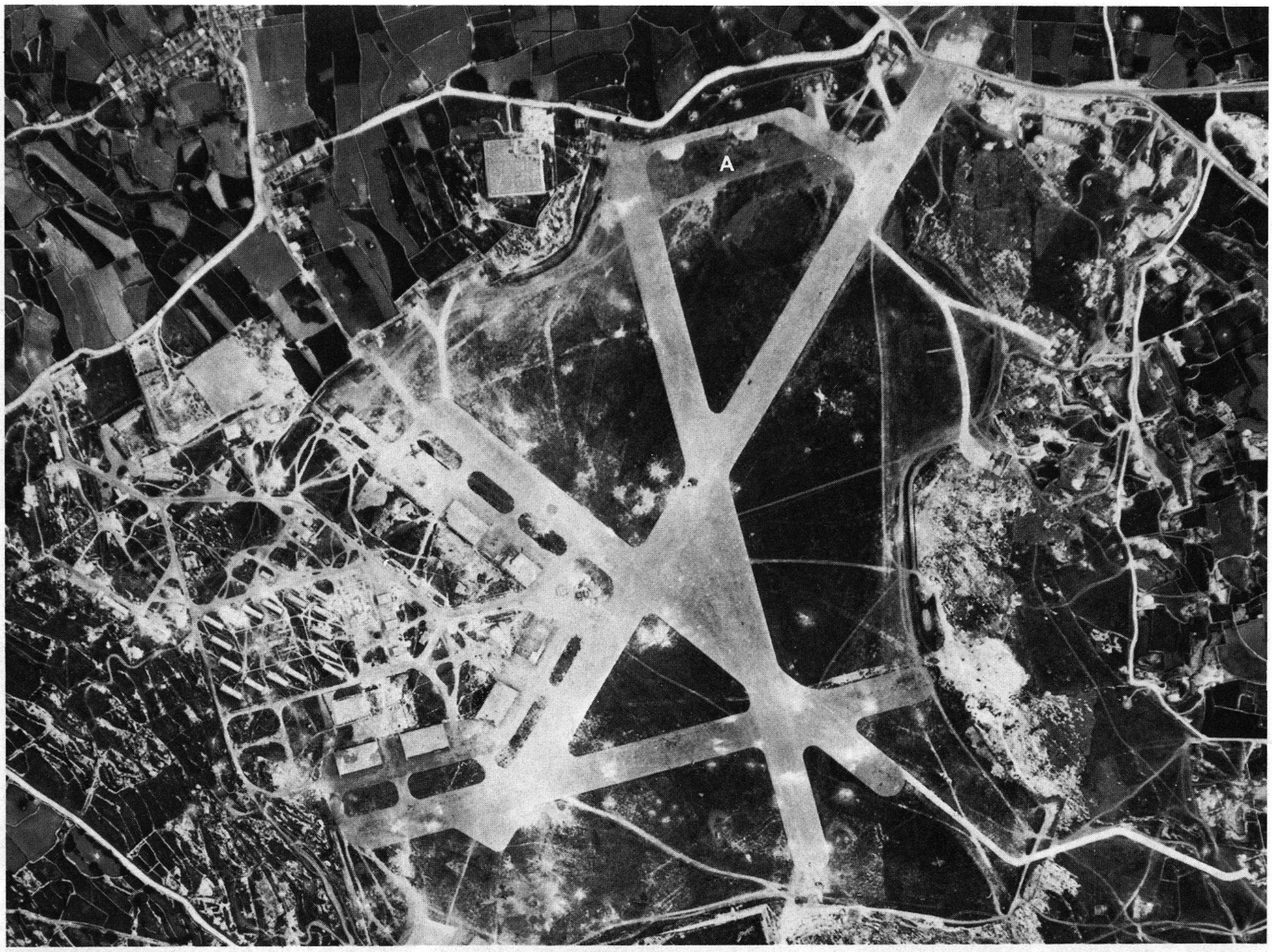
Toen het land eenmaal beschikbaar kwam, arriveerde er vanuit Tunesië een compagnie Amerikaanse genisten in Malta. Met hulp van bewoners van Gozo begonnen de Amerikanen op 6 juni

1943 in de baai van Marsalforn een enorme hoeveelheid materiaal en uitrustingsstukken uit te laden. Honderden bewoners werden bij het werk ingezet en op 8 juni begonnen de egalisatiewerkzaamheden. Bij de werkzaamheden gingen een oude, historische toren en diverse boerderijen verloren. Op de 20e waren de twee banen operationeel en op de 23e landden de eerste Spitfires. Sommige bronnen vermelden dat Sir Keith Park al eerder een landing maakte. Op 29 juni was het hele project gereed. De Spitfires van Gozo ondersteunden de geallieerde bommenwerpers bij hun acties boven Sicilië en Italië. Later boden zij luchtsteun bij de landingsoperaties totdat er een stevig bruggehoofd op Sicilië was gevestigd. Begin augustus 1943 werd het vliegveld buiten gebruik gesteld toen de Geallieerden op Sicilië vliegvelden veroverd en hersteld hadden.

Boven: Een bulldozer breekt de landingsbaan op Ta'Qali in mei 1975 op om het terrein te egaliseren voor de bouw van fabrieken.

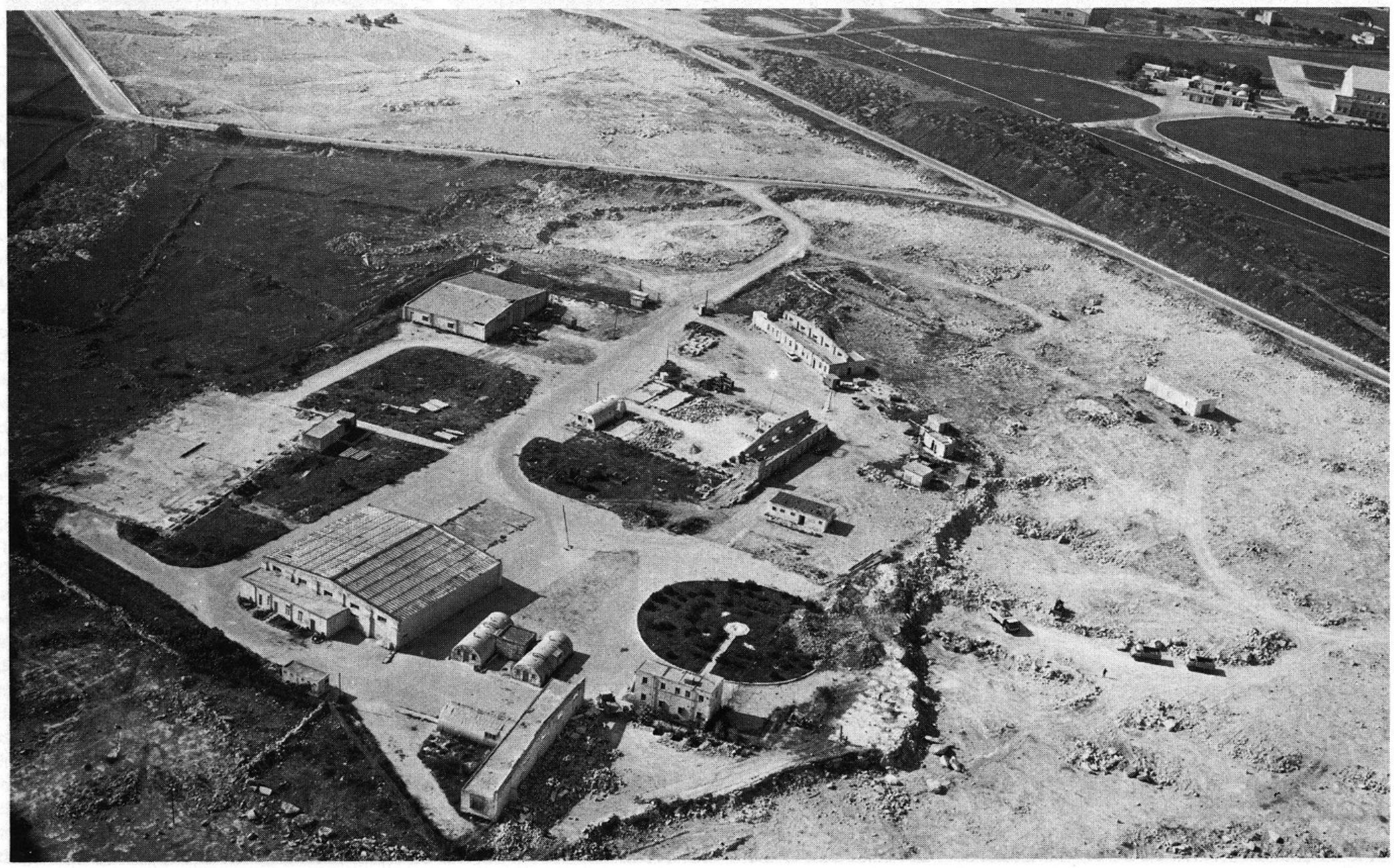
Onder: Ta'Qali in december 1944. Overal rondom het vliegveld sporen van bomkraters. Bij een nauwkeurige studie kan men op de foto op en rondom het vliegveld de schuilplaatsen voor de gevechtsvliegtuigen ontdekken (IWM). Onder: Het verlaten vliegveld met de noordoost-zuidwest landingsbaan. Opvallend is de oude verkeerstoren.

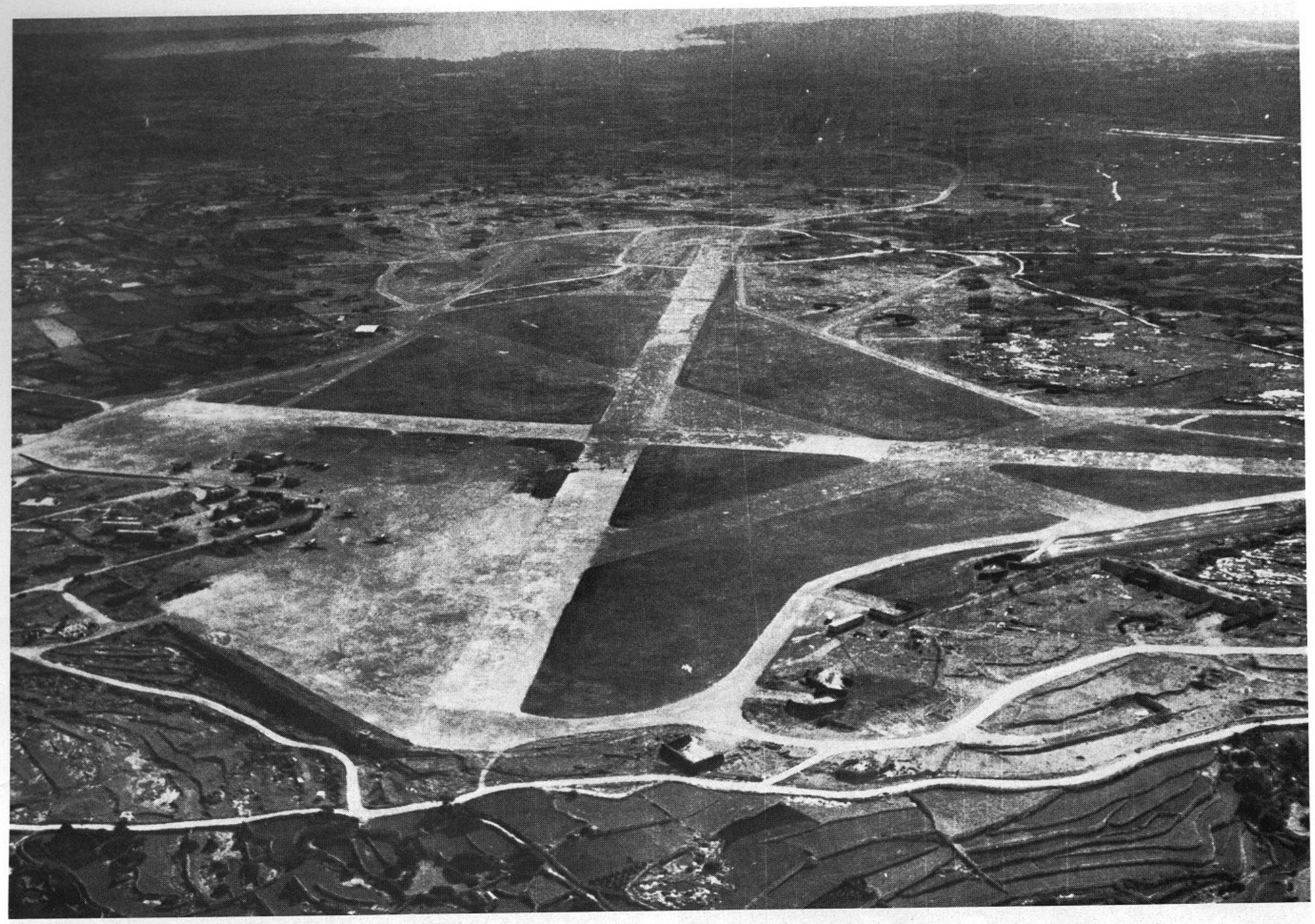




Boven: Luqa in 1940 gefotografeerd door kapitein-vlieger George Burnes. Let op de R.A.F.-gebouwen aan de noordzijde; een hangar is vernield (links op de foto). Op punt 'A' het tegenwoordige stationsgebouw.

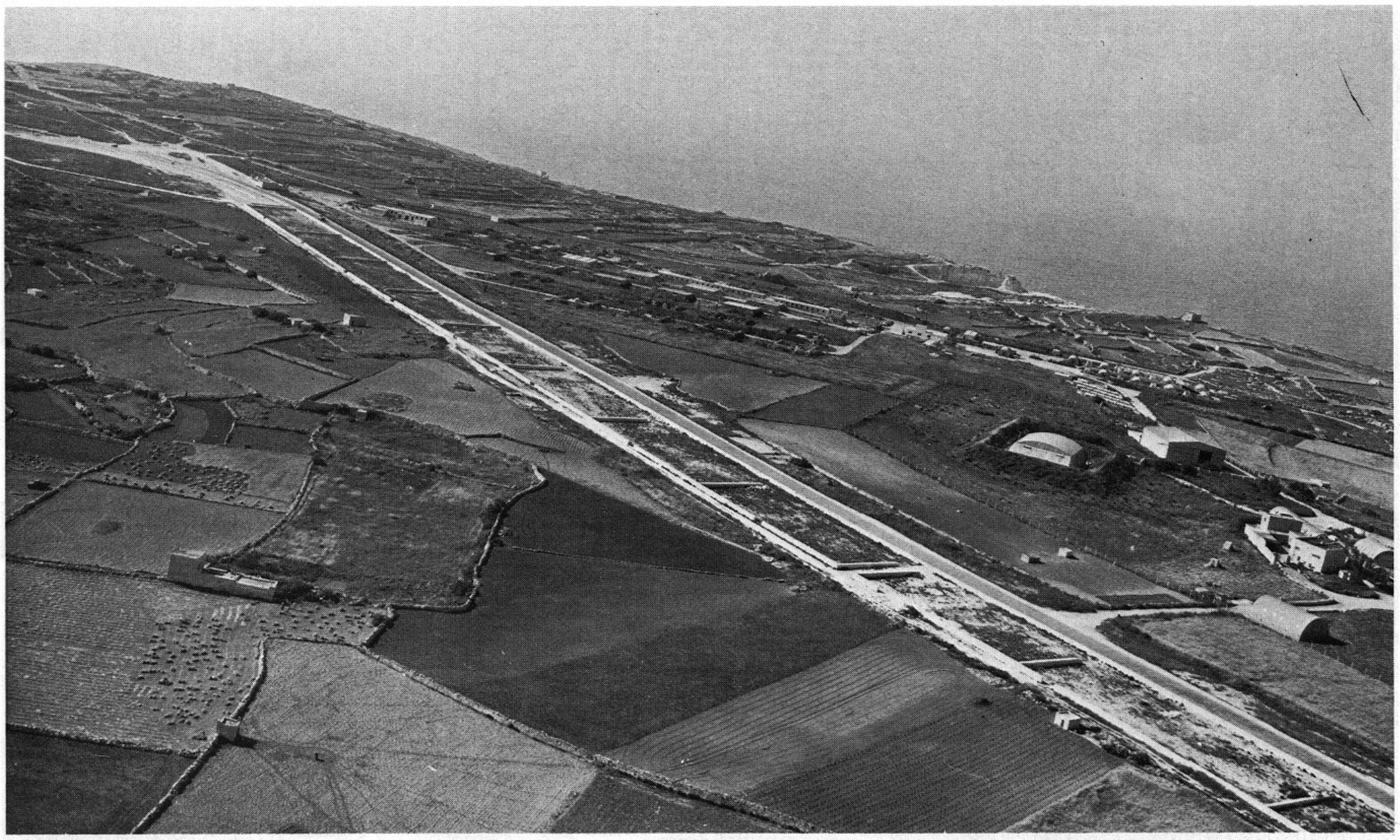
Onder: De uitbreiding van de noordwest-zuidoost startbaan van Hal Far bedreigt de oude Safi strip. Toen wij deze foto maakten was dan ook juist bezig een aantal oude hangars van Safi te slopen.



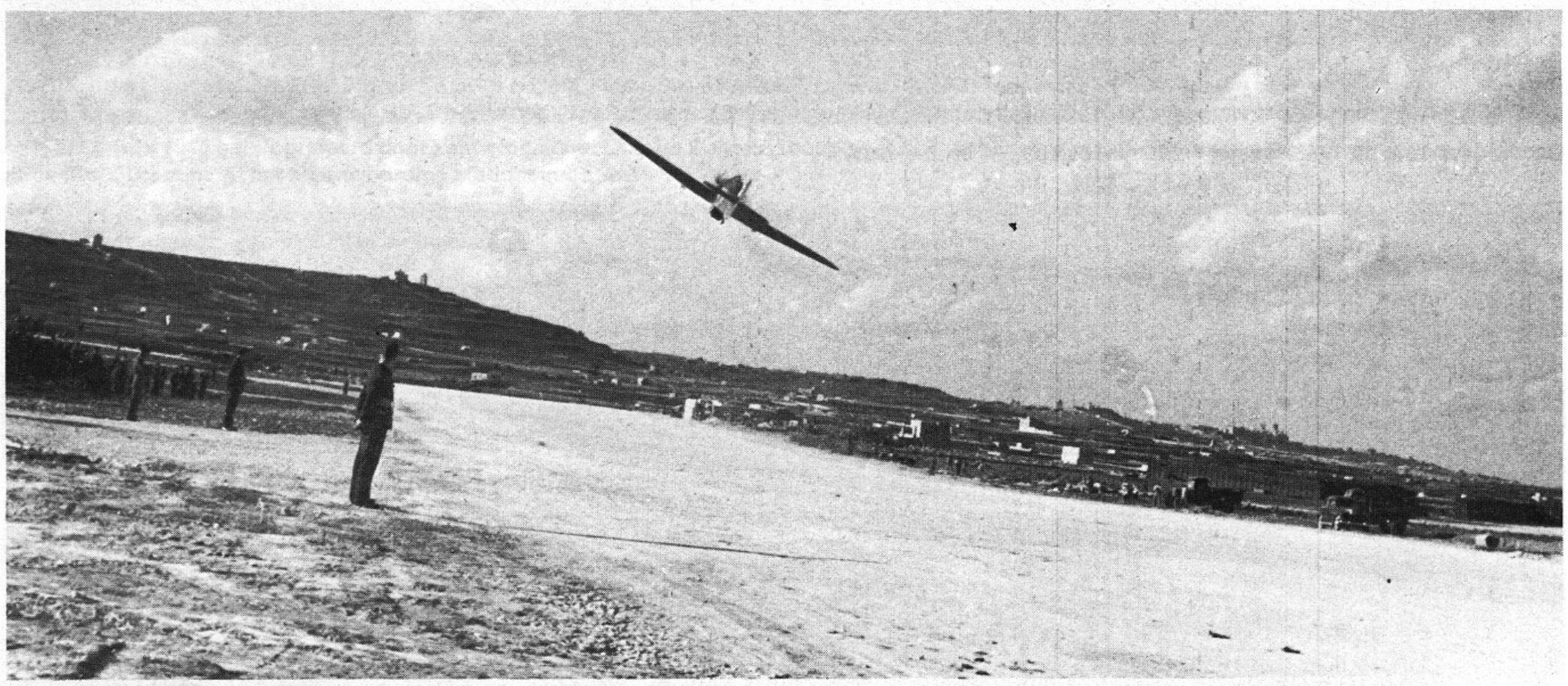


Boven: Een Amerikaanse foto gemaakt op 19 december 1944 vanaf een hoogte van 400 meter, met op de achtergrond de Safi-strip. Het is een foto van de NW-ZO baan. Rondom het vliegveld zijn duidelijk de opgeblazen schuilplaatsen voor vliegtuigen te zien. (US National Archives).

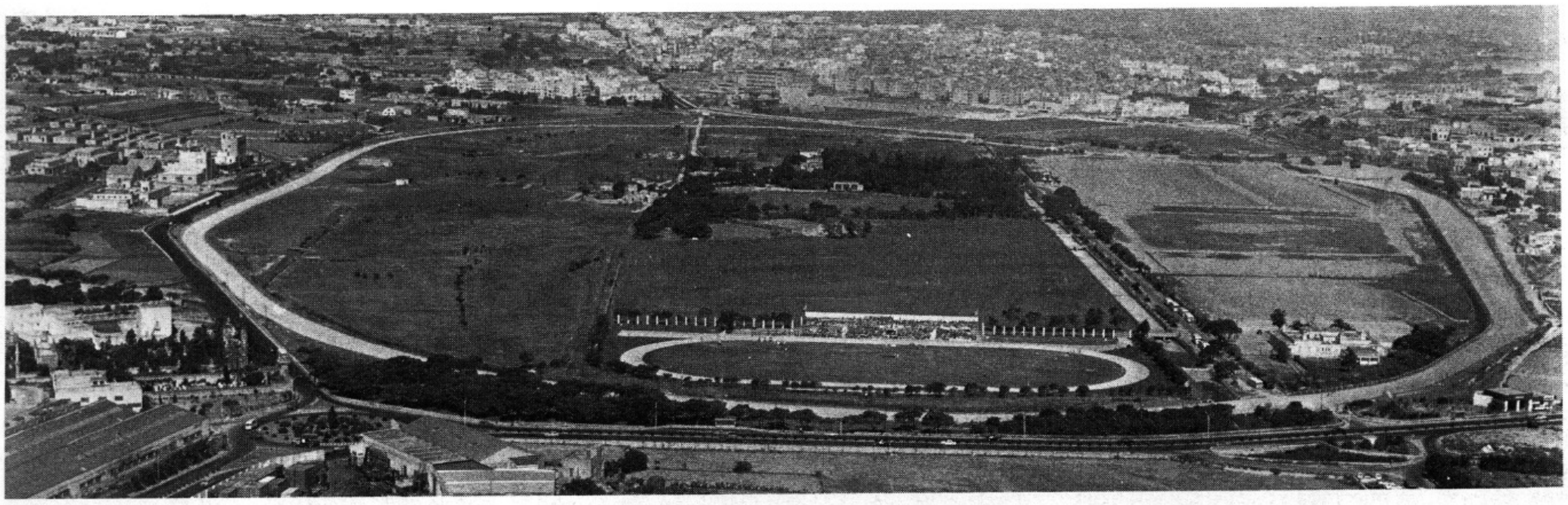
Onder: Onze foto uit 1975 van het gebied tussen de NW en ZW-banen.



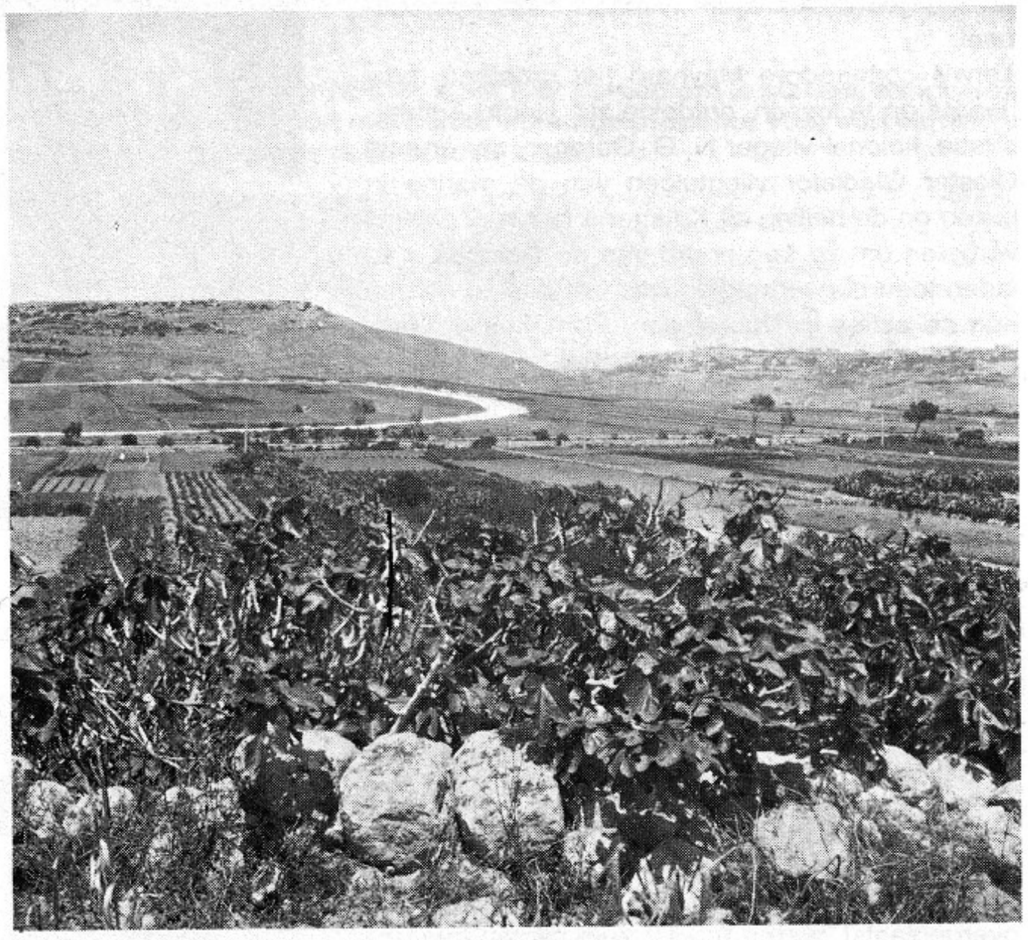
Boven: De NW-ZO landingsbaan van Qrendi. Op de achtergrond de oude installaties. Dit moet het uitzicht zijn geweest toen Sir Keith Park met zijn Hurricane OK2 landde. (Foto onder). Met zijn traditionele witte helm scheerde Sir Keith tijdens de openingsceremonie op 10 november 1942 over het vliegveld (IWM).



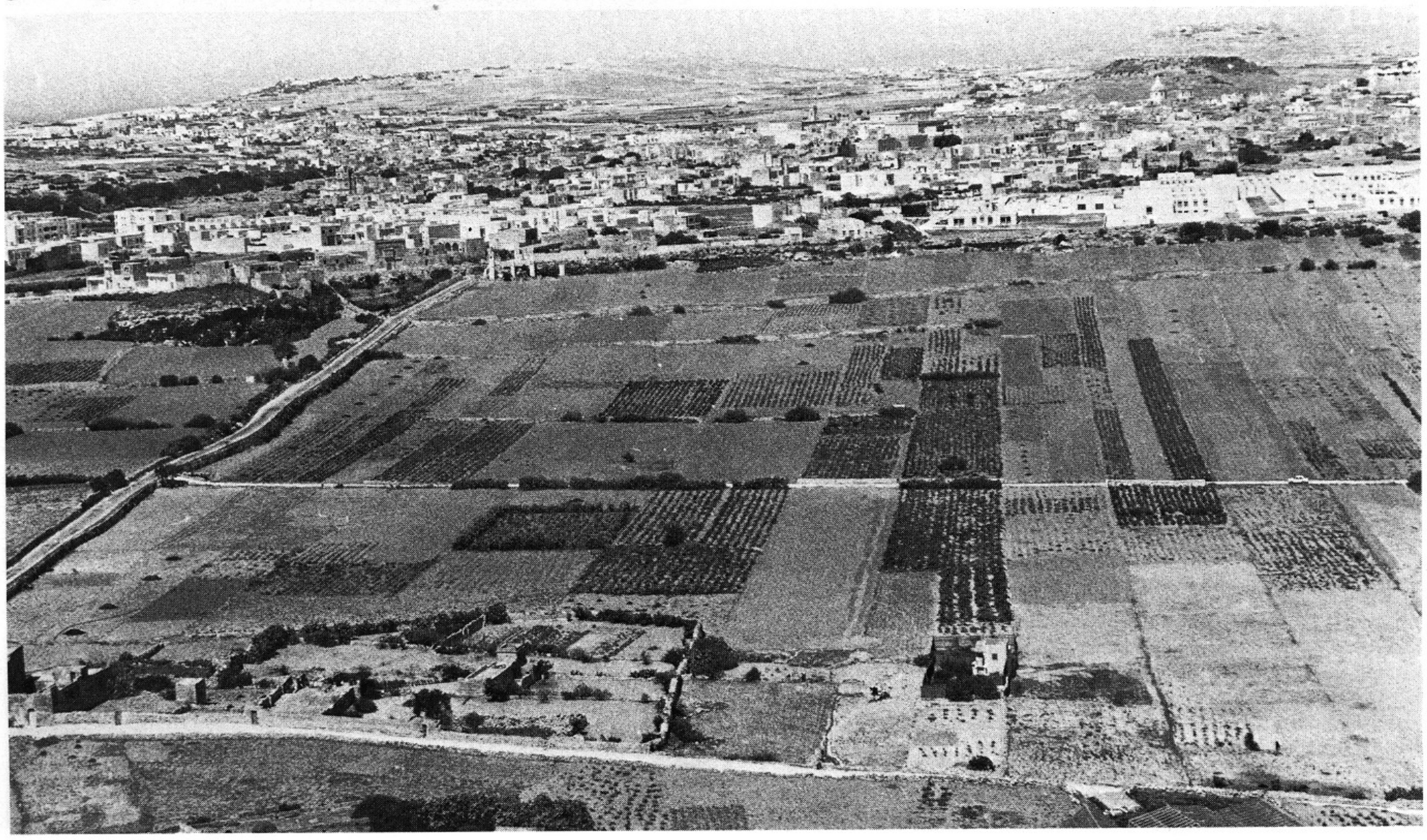
Onder: Onze vergelijkende foto vanaf de grond met de eigenaardige stenen muren over de landingsbaan.



Boven: De racebaan op Malta die achter de Grote Haven landinwaarts lag en als noodlandingsgebied werd gebruikt.



Boven: 19 augustus 1943, op de plaats rust! Deze Amerikaanse soldaten die de landingsbaan Xewija bewaken kunnen zich nu ontspannen; de slag om Sicilië is gewonnen (IWM). Rechts: In 1975 gaat het gevecht om goede vergelijkende foto's echter door. Een vriendelijke boer nam deze foto voor ons op het eiland Gozo, nadat wij in tijdnood waren gekomen. Onder: de plaats van de tijdelijke landingsbaan tegenwoordig — in 1943 werd het vliegveld buiten gebruik gesteld.



De luchtslag begint

Eind maart 1940 was het voor commodore Maynard een duidelijk zaak geworden dat hij niet meer op de vier toegezegde squadrons gevechtsvliegtuigen voor Malte hoefde te rekenen. De verdediging van Engeland zelf had voorrang. Gelukkig was een van de drie radarstations die voor het uitbreken van de oorlog naar Malta gestuurd waren, geïnstalleerd en in maart 1939 operationeel.

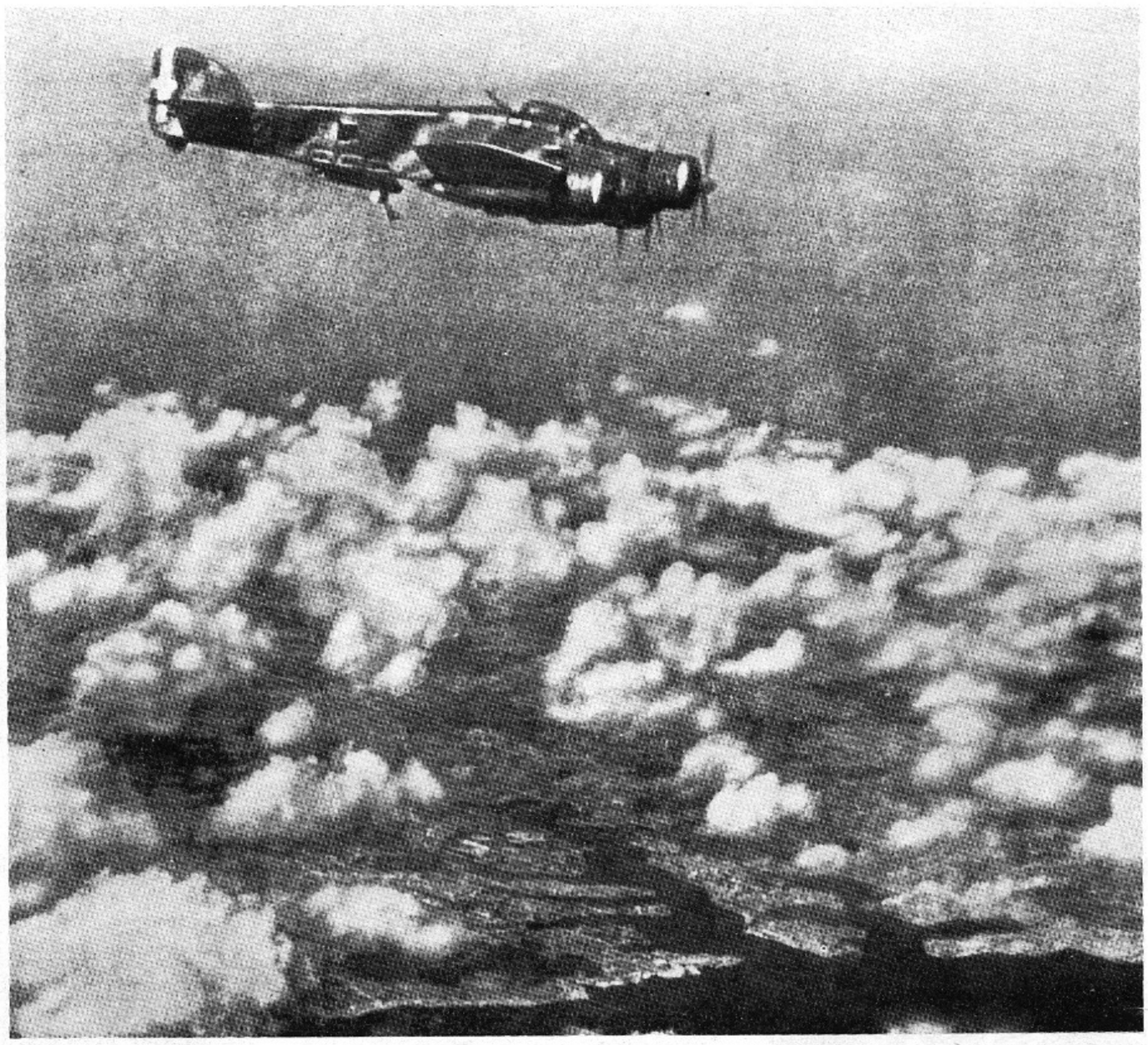
Terwijl commodore Maynard het probleem probeerde op te lossen, ontdekte zijn Hoofd Administratie, kolonel-vlieger N. G. Gardner, dat er acht Gloster Gladiator vliegtuigen van de marine in kisten op de helling bij Kalafrana lagen. Men was vergeten om ze aan boord van de Glorious in te laden toen die vertrokken was om deel te nemen aan de acties in Noorwegen. Commodore Maynard woonde op dat moment met zijn adjudant, kapitein-vlieger George Burges, in het admiraliteitshuis bij Admiraal Cunningham. Ze hadden voortdurend beraadslaagd over de verdediging van het eiland en de marina-Gladiator's werden snel aan de R.A.F. overgedragen.

De onderhoudsdienst van de R.A.F. op de basis Kalafrana kreeg onder leiding van 1e luitenant-vlieger G. A. V. Collins de opdracht om de marinevliegtuigen uit de kisten te halen, in elkaar te zetten en vliegklaar te maken. Volgens het officiële register van Hal Far werden er op 19 april vier Gladiators gestationeerd. Nog een groter probleem vormde op dat moment eigenlijk het tekort aan piloten. Sinds het 202e Squadron (watervliegtuigen) eind 1939 naar Gibraltar was overgeplaatst, waren er niet veel piloten overgebleven. Uiteindelijk werden er zeven piloten bij elkaar geschraapt.

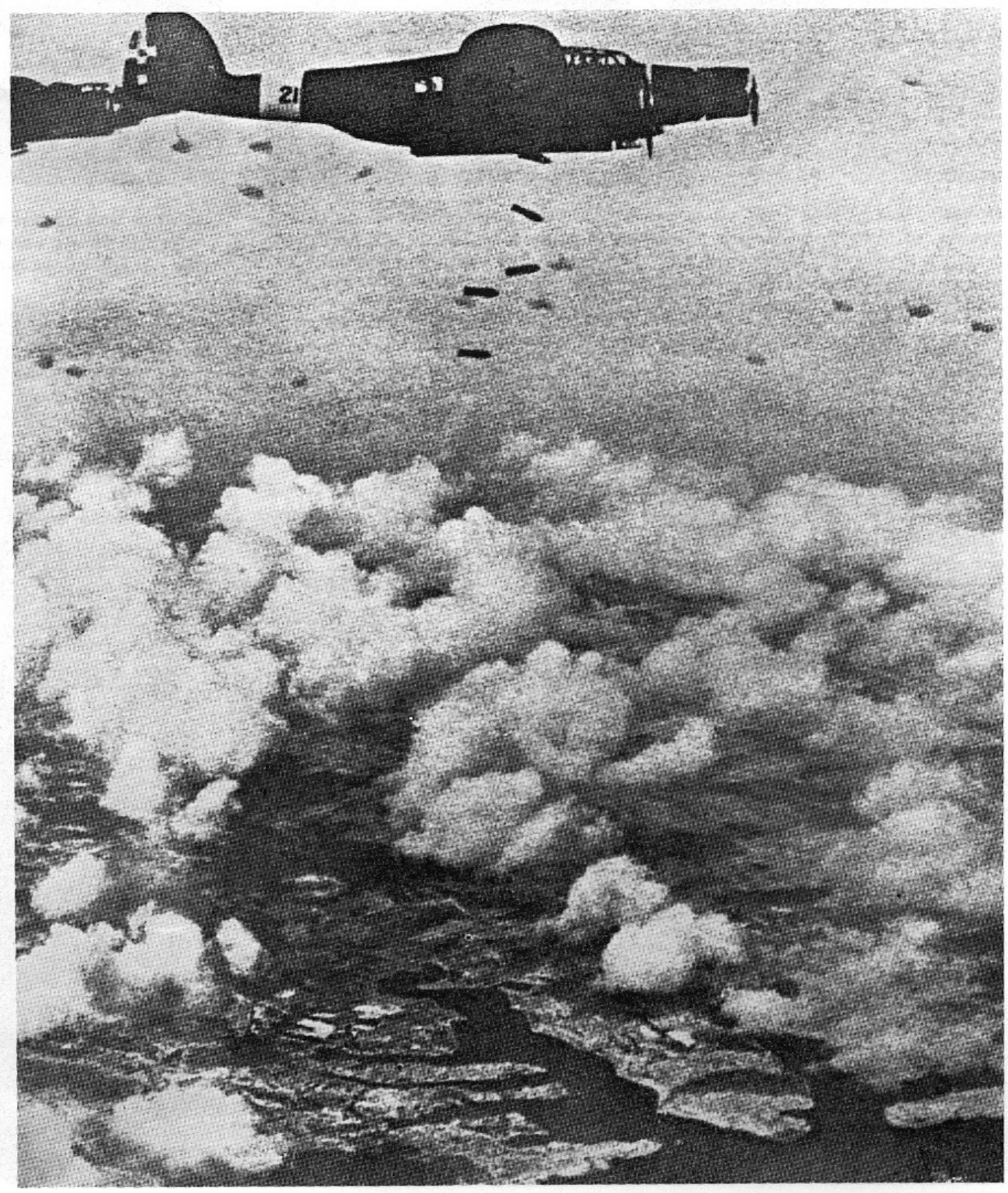
Een terugslag kwam op 28 april toen 1e luitenant-vlieger Collins opdracht kreeg de vier Gladiators weer uit elkaar te halen en in kisten naar Kalafrana te sturen, aangezien de Admiraliteit de toestellen naar Alexandrië wilde overplaatsen. Het bevel moest worden opgevolgd, maar op het moment dat de opdracht was uitgevoerd, had admiraal Cunningham de toestellen weer van de admiraliteit losgepeuterd. Er werd opdracht gegeven de toestellen opnieuw in elkaar te zetten en op 3 mei keerden ze op Hal Far terug.

Nadat de Duitsers op 10 mei in Nederland parachutisten hadden gebruikt, achtte men het raadzaam het vliegveld dag en nacht met motorvoertuigen, kisten, meubelstukken en andere grote stukken te versperren. Op 15 mei werden er nog meer voorzorgsmaatregelen genomen; er werd een prikkeldraadversperring om het terrein aangebracht terwijl alle officieren en onderofficieren een geladen pistool met zes reservehouders kregen – dat moest worden gedragen onder diensttijd! Rondom het vliegveld werden wachtposten uitgezet en aan de oostelijke zijde werden twee stroken met concertina-prikkeldraadversperring gelegd. De A-compagnie van het Devonshire Regiment werd, samen met een peloton Brengun-carriers, belast met de verdediging van het vliegveld.

Het tekort aan piloten maakte een ploegensysteem noodzakelijk waarbij telkens drie piloten werden ingedeeld. De 'A'-eenheid moest paraat zijn van zonsopgang tot 08.00 uur, de 'B'-eenheid van 08.00 uur tot 12.00 uur, de 'A'-eenheid dan weer van 12.00 uur tot 16.00 uur, gevolgd door de 'B' eenheid van 16.00 uur tot zonsondergang. De eenheden konden binnen twee minuten in de lucht zijn. De eerste luchtaanval op Malta, de eerste van



Mamma Mia. Die Italianen weten het wel! Zij manoeuvreren hun vliegtuigen in een goede positie voor een mooi plaatje van een van de dagelijkse aanvallen op Malta!

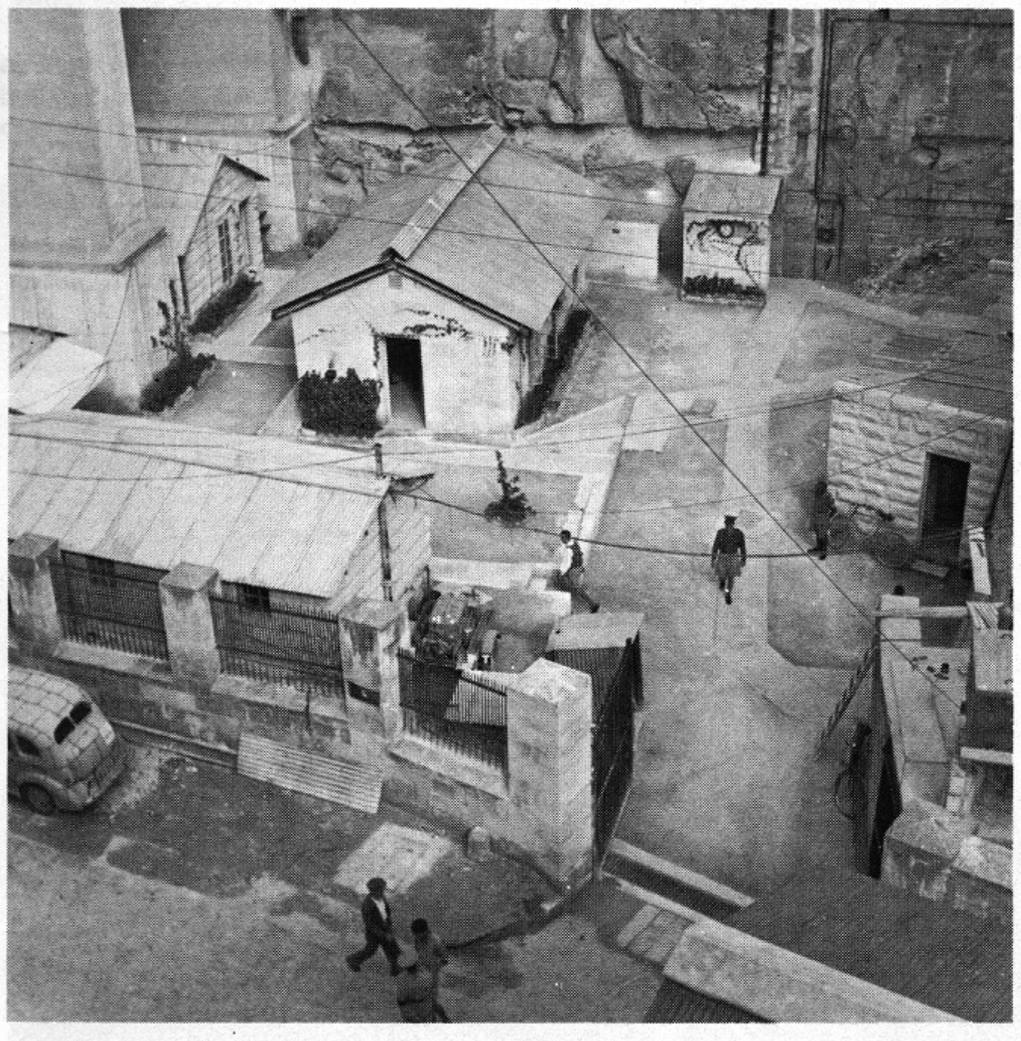


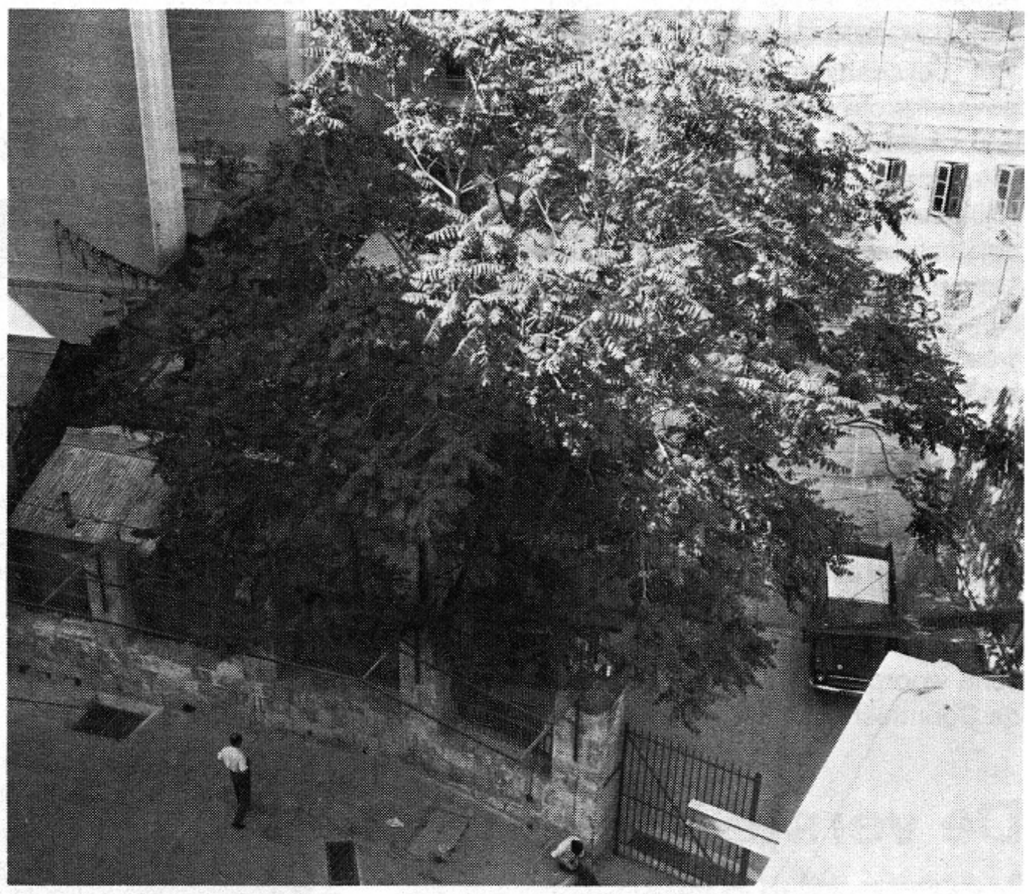
de 3340 aanvallen die gedurende de drie volgende jaren zouden volgen, begon op 11 juni om 06.49 uur, de dag na de oorlogsverklaring van Mussolini. Tien Savoia-Marchetti SM79 driemotorige bommenwerpers vielen Valetta en omgeving aan terwijl er ook zestien kleine 110 kilo bommen op het vliegveld van Hal Far werden gegooid. Er was weinig schade, maar het luchtafweergeschut slaagde er wel in om een Italiaanse machine neer te schieten en een andere te beschadigen. Tijdens de eerste luchtaanval wist kapitein-vlieger Burges een tegenaanval uit te voeren maar de Italiaanse vliegtuigen ontsnapten doordat zij sneller konden vliegen.

De eerste overwinning voor de Gladiators, de enige luchtverdediging van Malta, kwam later op die dag toen zij om 19.25 uur een aanval ten zuiden van de Grote Haven onderschepten en 1e luitenant-vlieger Woods een van de escorterende vijandelijke jagers, een Fiat CR42 dubbeldekker, neerschoot.

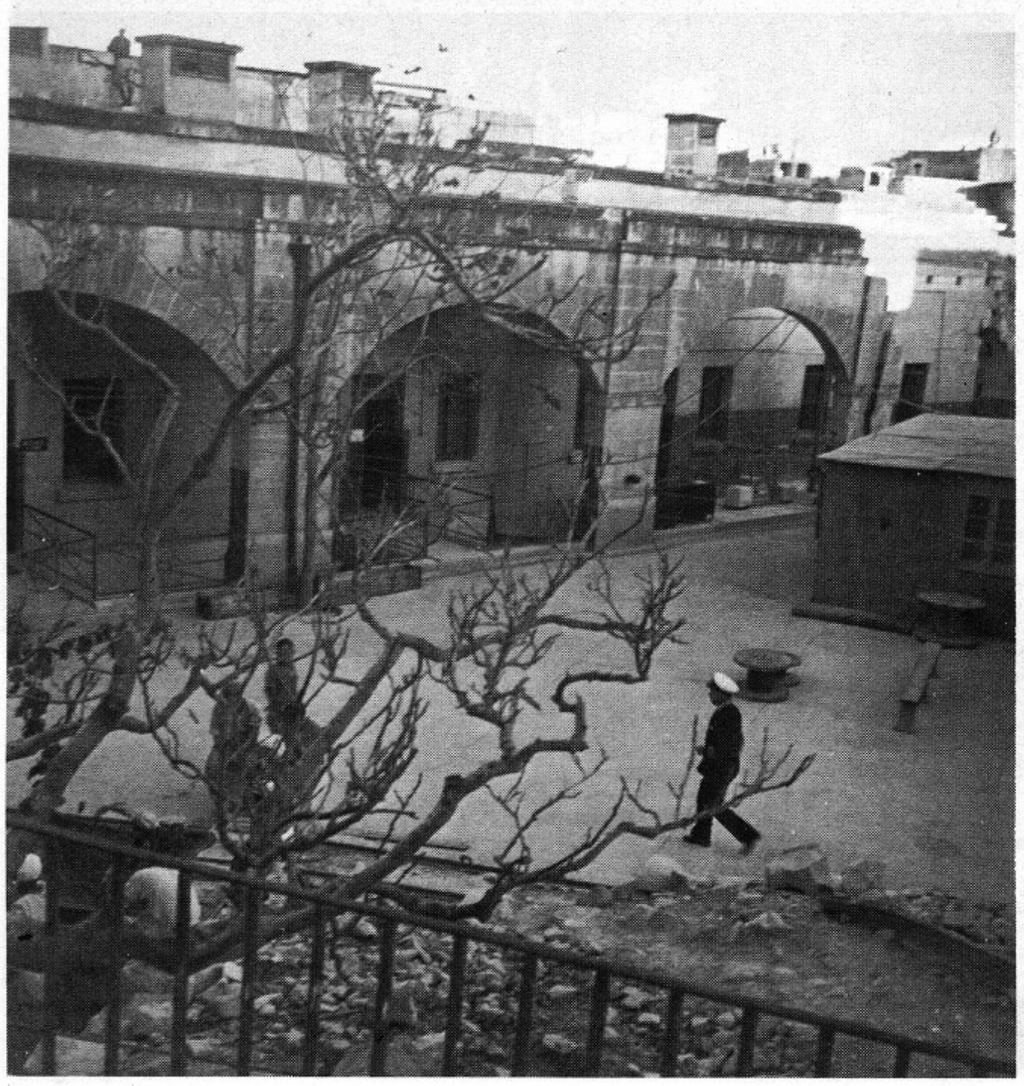
Het werd direct duidelijk dat om de lagere snelheid van de Gladiators te compenseren, de onderscheppingstijd korter moest worden. Een maatregel daartoe was de opdracht voor de piloten om in

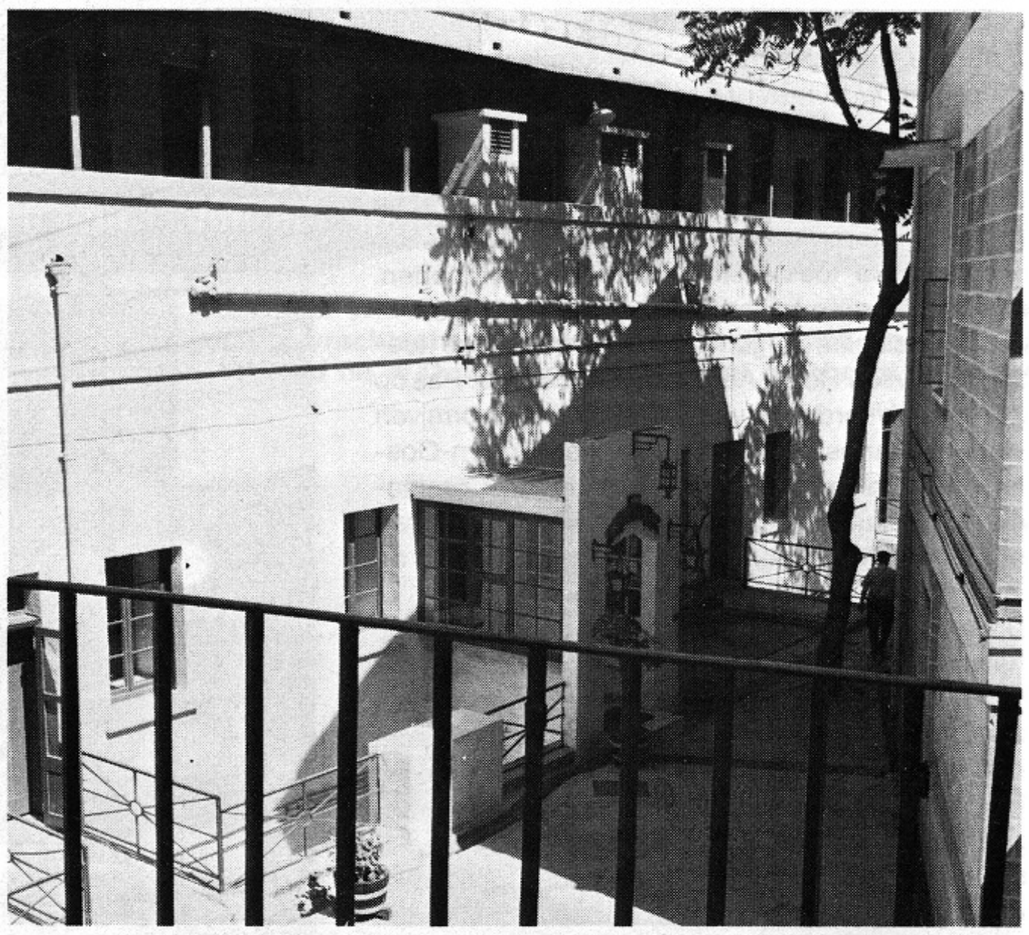
Kapitein-vlieger George Burnes in de Gladiator N5519, staat hier gereed om te starten, aangesloten op de startaccu. Let op hoe de N5519 is uitgerust met een driebladige propellor voor een verhoogde snelheid, terwijl het andere toestel de normale twee bladen heeft.





Links: Het oorlogshoofdkwartier op Malta. De ingang van de Lascaris kazerne in Valetta (IWM). Boven: De varens zijn flink gegroeid, voor de rest is er tegenwoordig weinig veranderd.



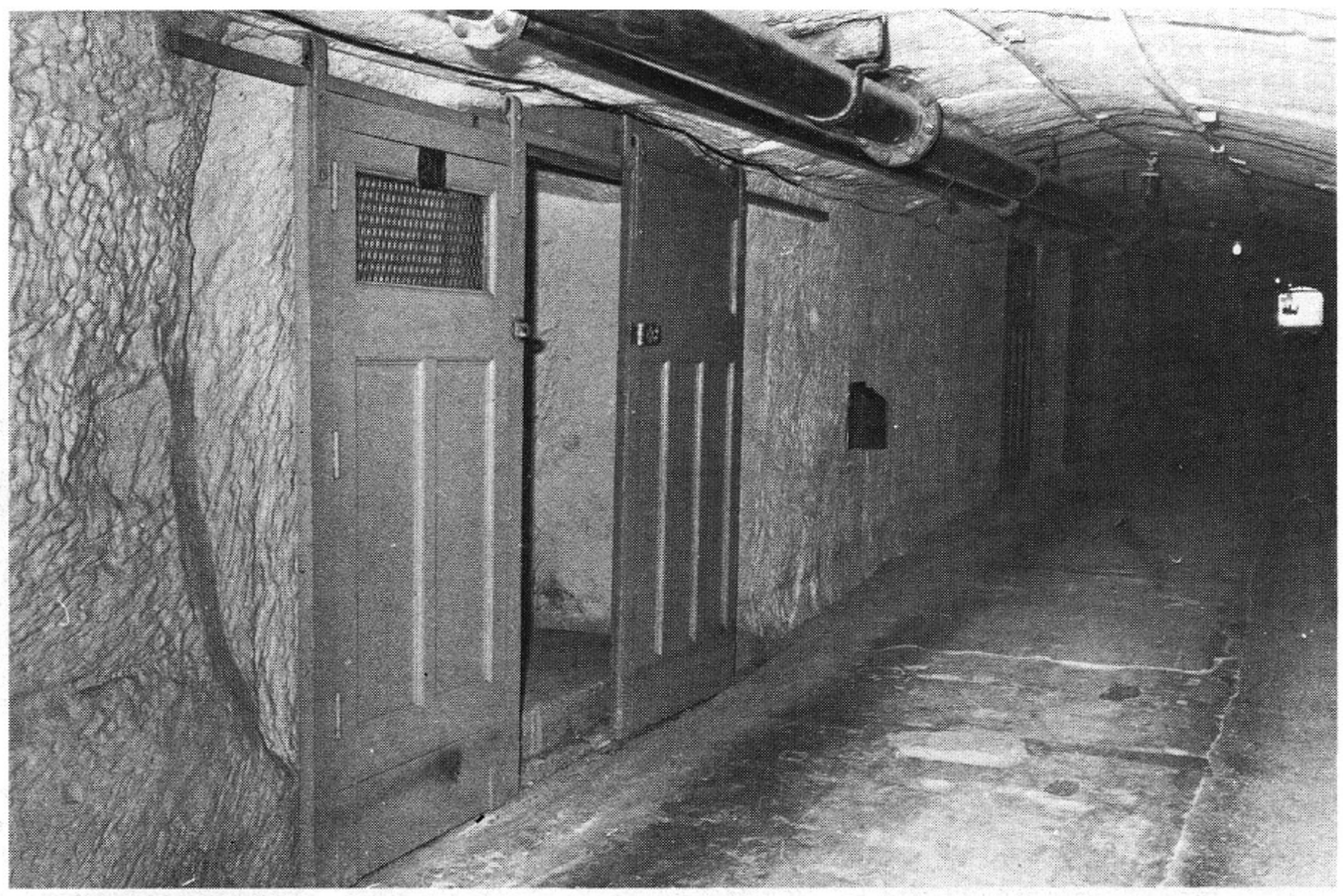


Links: De binnenplaats op het hoofdkwartier. Bij de meest rechtse boog lag het kantoor van de commandant (IWM). Boven: Een nieuw middengedeelte dat in 1945 werd gebouwd, maakt een exacte vergelijking onmogelijk. De deur links voert naar de officiers-mess.

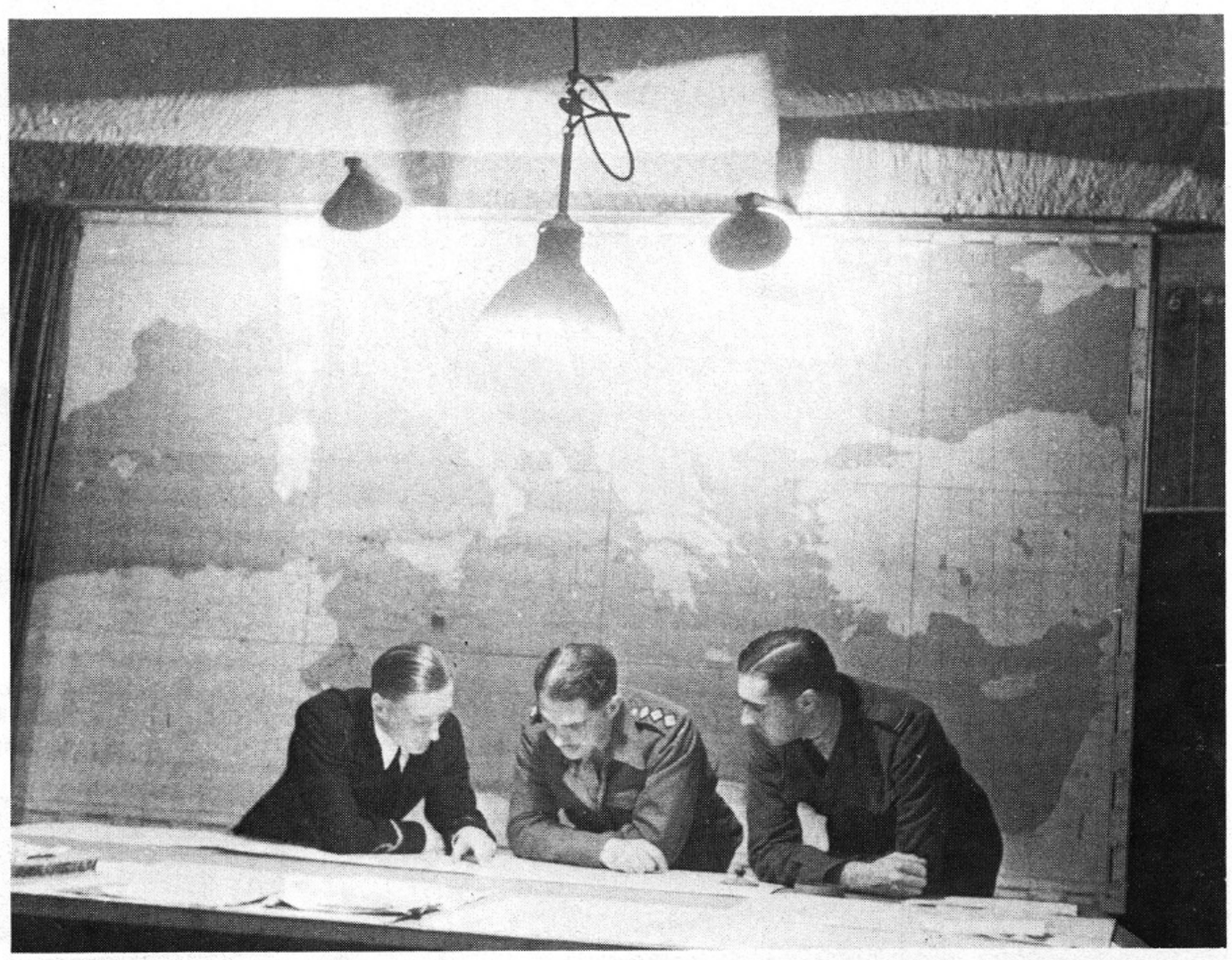
hun toestellen gereed te zitten – ze hoefden dan alleen nog maar te starten en zonder proefdraaien van de motoren op te stijgen (George Burges herinnert zich dat het warm genoeg was!) Dit betekende dat zij een paar duizend voet hoger zaten op het moment dat zij de Italiaanse vliegtuigen onderschepten. Vanwege de hitte en omdat de vliegers urenlang in de cockpit moesten blijven zitten, werden de ploegendiensten anders ingedeeld; elke piloot kreeg eens in de drie dagen een dag vrij en er werden drie vluchten met elk twee piloten gemaakt. Men was van mening dat het beter was om twee Gladiators tijdig op de juiste plaats te hebben dan drie Gladiators te laat.
Om de prestaties van de Gladiators te verbeteren, werden er driebladige propellers gemonteerd en werd ook de aanjager aangepast. Hoewel door deze ingrepen de toestellen sneller werden, betekende dit ook dat de kans bestond dat de motoren overbelast zouden raken. Het logische gevolg was dat de cilinders van de Mercury motoren het begaven; dat gebeurde het eerst bij squadron-leader Martin, toen bij 1e luitenant-vlieger Waters. Uiteindelijk werden na grote krachtinspanningen een paar reserve Mercury 15 Blenheim motoren omgebouwd tot Mk's om ze passend te maken voor de Gladiators en die vliegend te houden.
Het beschadigde vliegveld Hal Far bleek erg gevaarlijk om er te landen en op te stijgen; op 21 juni maakten zowel squadron-leader Martin als 1e luitenant-vlieger Hartley een mislukte landing terwijl 2e luitenant-vlieger Woods op 23 juni een botsing had met de radiografisch bestuurde Queen Bee tijdens de landing. In alle gevallen bleven de piloten ongedeerd terwijl de vliegtuigen weer konden worden opgelapt.
Iedere dag waren er diverse Italiaanse luchtaanvallen; de Gladiators waren voortdurend in de minderheid en het werd voor de piloten en de Maltezer bevolking al spoedig duidelijk dat hier een unieke eenheid aan het werk was. Een eenheid die vocht op het eiland waar Paulus in het jaar 59-60 na Christus strandde en de lijfspreuk van de Gladiators werd al spoedig gevormd door de legendarische woorden die Paulus in zijn tweede brief aan de Corinthiërs schreef: 'Geloof, Hoop en Liefde'.

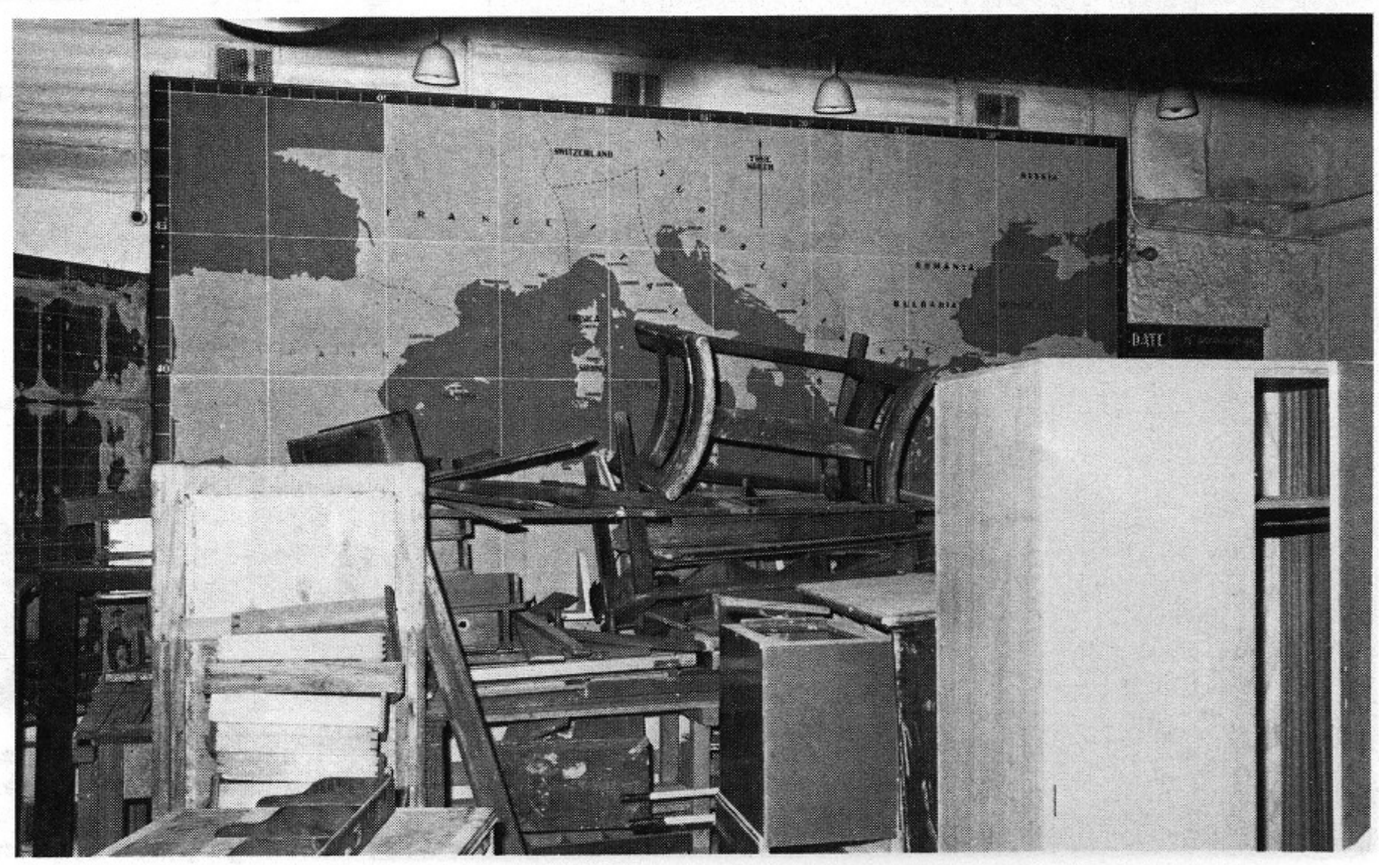
De versterkingen komen aan

Op 22 juni werd een tweede Italiaans vliegtuig, een SM69, bij de Marsaxlokkbaai door kapitein-vlieger Burges neergeschoten, terwijl een paar dagen later nog een vliegtig van dit type naar beneden werd gehaald. Drie weken lang vochten de piloten in hun eentje tegen een steeds groter wordende overmacht; wanneer zij na de gevechten in hun zwaar beschadigde Gladiators terugkeerden op de basis, verrichtten de mannen op de grond wonderen en slaagden zij erin met kunst en vliegwerk de toestellen luchtwaardig te houden. Nog nooit was een strijd zo ongelijk geweest – zeven toestellen tegen 200 oppermachtige toestellen van de Regia Aeronautica op Sicilië. Pas op 28 juni arriveerden er versterkingen in de vorm van vier Hurricanes die op weg naar het Midden-Oosten op Malta een tussenlanding maakten. Commodore Maynard wist het Ministerie voor Luchtvaart over te halen de vier toestellen en piloten aan de strijdmacht op Malta toe te voegen.
De aankomst van de Hurricanes noodzaakte de Italianen de dekking van hun bombardementsvluchten met gevechtsvliegtuigen op te voeren zodat ondanks de versterkingen hun overmacht nog groter werd. Toen op 13 juli kapitein-vlieger Burges met het D.F.C. werd onderscheiden voor zes neergehaalde vijandelijke toestellen, waren er slechts een Gladiator en een Hurricane luchtwaardig. De monteurs op Hal Far hadden echter goud in hun handen en zij slaagden er uiteindelijk toch altijd weer in de toestellen de lucht in te krijgen.
Het eerste drama dat iedereen op Malta die de gevechten angstig volgde, diep trof, voltrok zich



Boven: De tunnel verbindt de buiteningang met de binnenplaats. Links de gang naar de oude ondergrondse gecombineerde commandokamer. Onder: Marine-, Leger- en R.A.F.-personeel in de commandokamer die tot 1967 werd gebruikt. Wij mochten de ruimte fotograferen zoals die er nu bij ligt.



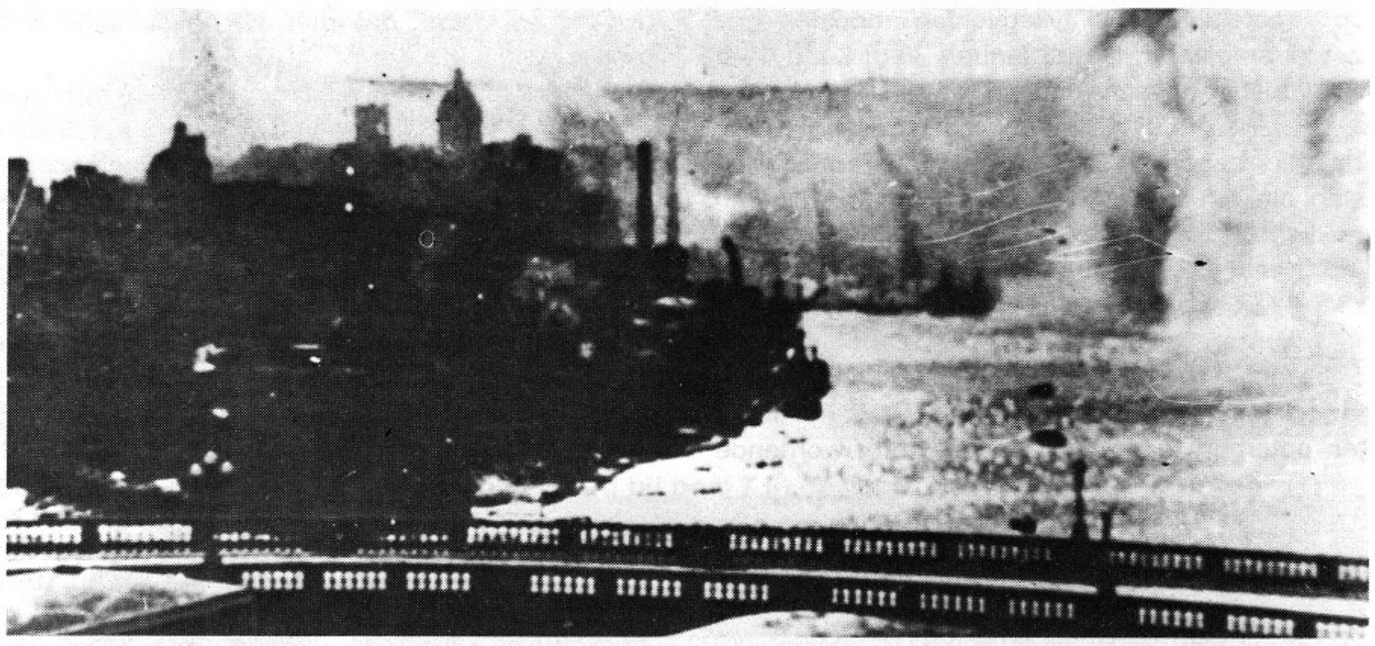


Links: Luchtafweergeschut bij de Grote Haven. Op de achtergrond Dockyard Kreek en French Kreek (IWM). De Duitsers hebben het uiteindelijk toch gered – in 1975 zaten deze twee Duitse schonen tenminste op de balustrade!

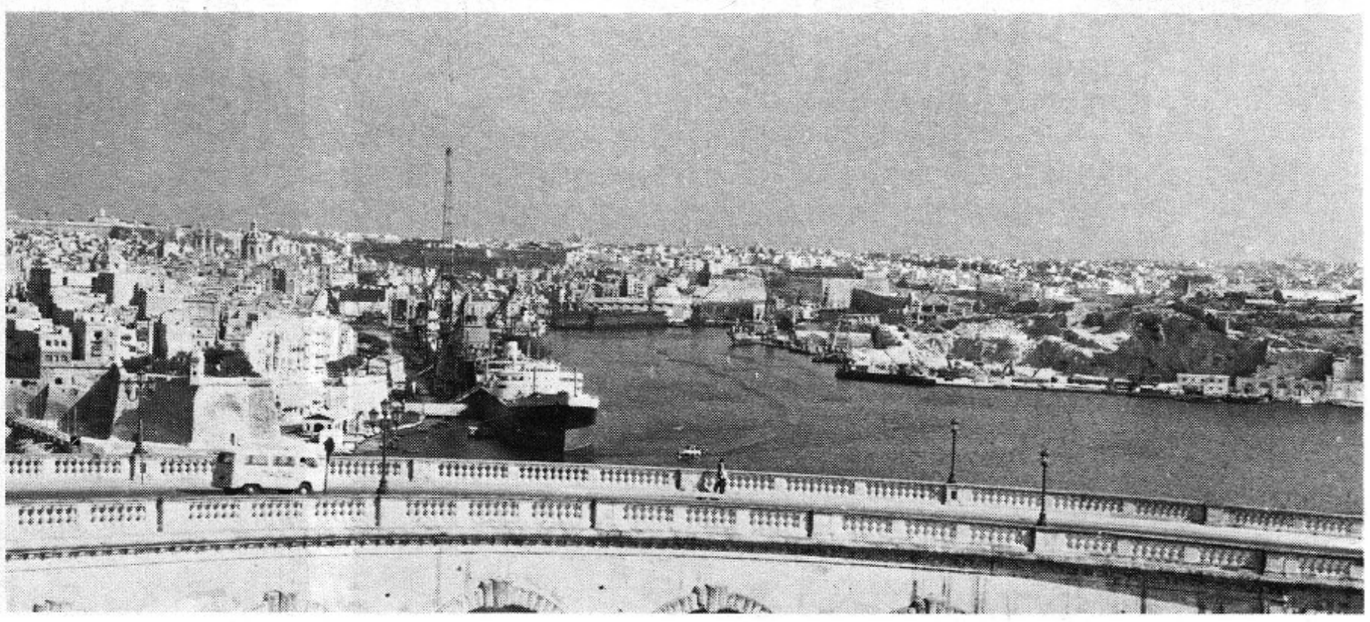
op 31 juli. Kapitein-vlieger Keeble, die een van de Hurricanes bestuurde, werd in een tweegevecht gewikkeld en werd boven de Grote Haven achtervolgd door een CR42. Een kanonnier die het gevecht zag, vertelt hierover:
'Ik zag hoe ze doken en draaiden om elkaar in het vizier te krijgen. Die Italiaan was goed, een van de weinigen en tenslotte slaagde hij erin achter Keeble's staart te komen en hem neer te schieten. Hij was echter zo dicht bij de grond toen hij op Keeble schoot dat hij zijn toestel niet meer op tijd op kon trekken en ook neerstortte. Ze vielen een paar meter van elkaar in hetzelfde veld.' Zo stierf de eerste van de weinigen.
Op de 31e juli werd ook 1e luitenant-vlieger Hartley, die in een van de Gladiators vloog, brandend neergeschoten. Hij bleek echter nog te leven en ondanks zware brandwonden overleefde hij zijn crash. Het ministerie voor luchtvaart probeerde nu de belofte om vier gevechtssquadrons voor Malta te leveren, in te lossen ondanks het dreigende Duitse gevaar voor Engeland zelf. Op Malta was de nood hoger en er werden 12 Hurricanes klaargemaakt die met het vliegdekschip Argus naar de Middellandse Zee werden gestuurd. De toestellen landden op Luqa en vormden het 261e Squadron. Bijna meteen daarna was Luqa het doelwit van een vijandelijke luchtaanval en gedurende de volgende twee weken werden drie Hurricanes uitgeschakeld.
Op 11 september verschenen er voor het eerst Junker 87 duikbommenwerpers boven Malta die door Italiaanse piloten werden gevlogen. Het voornaamste doel vormden de vliegvelden en men had de grootste moeite om steeds de bomkraters weer te dichten. De in getal steeds minder wordende Hurricanes vormden nu de voornaamste verdediging en op 17 november steeg de volgende golf versterkingen op van het vliegdekschip Argus. Deze keer waren de Hurricanes veel te vroeg opgestegen – maar vier van de twaalf vliegtuigen landden op Malta. In hun brandstoftanks hadden zij nog respectievelijk 50, 16, 12 en 8 liter benzine.
Malta begon zich langzamerhand te weren; het eerst als een basis voor verkenningsvliegtuigen (die luchtfoto's maakten voor de aanval op de haven van Taranto op 11 november) en vervolgens voor bommenwerpers toen in december het uit zestien Wellingtons bestaande 148e Squadron op Luqa werd gestationeerd. Hitler, die weinig vertrouwen had in de Italiaanse pogingen om de Middellandse Zee voor de Britse schepen af te sluiten en die zijn bevoorradingslijnen naar Noord-Afrika wilde beschermen, bood Mussolini de diensten van zijn Fliegerskorps X, met in totaal 172 vliegtuigen, aan.

De Duitsers verschijnen ten tonele

Op 10 januari 1941 werd het Duitse offensief geopend met een massale aanval waarbij zestig Ju 87's en He 111's werden ingezet tegen een konvooi dat op weg was naar Malta. Door de verbetenheid waarmee deze keer werd aangevallen, bleek dat er nu Duitsers aan de stuurknuppels moesten zitten. Het vliegdekschip Illustrious werd zes keer getroffen en liep die nacht met zware averij de Grote Haven binnen. Met zo'n groot doelwit in de French Creek, wachtte Malta met angstig hart op de Duitse aanval.
Door het slechte weer bleef het Duitse luchtoffensief uit en kon de Illustrious worden gerepareerd. Op 16 januari begon wat later de 'Illustrious Blitz' zou worden genoemd zou worden. Zeventig Ju 87's en Ju 88's geëscorteerd door CR 42's, vielen de Grote Haven aan. Het enige dat de Illustrious als tegenstand kon bieden waren vier Hurricanes en drie Fulmars. Ondanks het enorme luchtafweergeschut rondom de haven werd er toch grote schade aangericht en werden meer dan 200 huizen vernield. Het vliegdekschip kreeg maar één treffer.
Twee dagen later vormden de vliegvelden het doel



Boven: Het vliegdekschip de Illustrious, hier onder dekking van een rookgordijn tijdens een luchtaanval. Onder: Tegenwoordig liggen er vrachtschepen afgemeerd op dezelfde plaats. Op de voorgrond de Duke of York Avenue, gebouwd na W.O. I, die de grote kloof overbrugt welke een droge gracht rondom Valetta vormt.



Links: De bogen bij de Upper Barracca die over de Grote Haven uitkijken, werden op 24 december 1941 door een bom getroffen (IWM). Na een fantastische restauratie met de bekende stenen van Malta is niets meer van de ravage te zien.

voor ongeveer honderd Duitse bommenwerpers en Luqa kon daardoor niet meer worden gebruikt. Ta'Qali was door de regenval al buiten werking gesteld. Op 19 januari werd de Illustrious weer getroffen maar ondanks de schade kon het schip vier dagen later Malta verlaten en veilig Egypte bereiken.

Op 30 januari arriveerden er nog eens zes Hurricanes, deze keer vanuit Noord-Afrika. Boven een hoogte van 16000 voet waren de Mk 1's echter geen partij voor de Messerschmitt 109's die in steeds grotere aantallen boven het eiland opereerden omdat de Duitsers het absolute luchtoverwicht wilden veroveren. Bijna iedere dag werd het eiland door jachtvliegtuigen en duikbommenwerpers geteisterd. De vliegvelden moesten het zwaar ontgelden. Op 26 januari werd Luqa weer eens buiten gevecht gesteld terwijl er 6 Wellingtons op de grond in brand werden geschoten. De Duitsers begonnen door hun grote overmacht de slag om het luchtoverwicht te winnen. In maart trokken de Engelsen de laatste bommenwerpers terug naar Egypte om ze voor een totale uitschakeling te behoeden terwijl in diezelfde maand een van de marine Gladiators die alle aanvallen bijna een jaar lang had overleefd, op Hal Far totaal werd vernield. De paar overgebleven Hurricanes moesten optornen tegen een steeds groter wordende overmacht; de Duitsers maakten zich onder leiding van generaal Geissler, de commandant van de Luftwaffe, gereed voor de genadeslag. Malta was omsingeld; naar alle kanten afgesneden van de andere bases in de Middellandse Zee die op een afstand van meer dan 1600 kilometer lagen.

Nog net op tijd arriveerden er op 3 april de broodnodige versterkingen toen 12 Mk. IIA Hurricanes met geroutineerde piloten uit de Slag om Engeland opstegen vanaf het vliegdekschip Ark Royal. Zij werden door een Sunderland opgevangen en naar Malta geloodst. Op 27 april maakte de aankomst van nog eens 23 Hurricanes het generaal Mayard (in februari gepromoveerd) mogelijk, een tweede squadron gevechtsvliegtuigen te formeren, het 185e, dat zich ook in de strijd kon mengen.

Begin mei, toen de overwinning eigenlijk voor het grijpen lag, trok Hitler de Luftwaffe terug uit Sicilië om deze in te zetten bij de aanval op Rusland. Dit was eigenlijk het einde van het grote offensief. In de loop van de maand mei nam generaal Hugh Lloyd het commando over van generaal Maynard. De nieuwe commandant zag zichzelf geconfronteerd met alleen de Italiaanse luchtmacht. Hij had dan ook ruimschoots voldoende aan de Hurricanes die nu in grote getale op het eiland aanwezig waren. De Hurricanes waren de SM 79's en de CR 42's in vliegcapaciteiten duidelijk de baas. De Italianen begonnen nu met nachtaanvallen en de Engelsen formeerden een nachtvliegerssquadron dat met succes opereerde. In deze periode deed het Italiaanse Flottilje een aanval op de Grote Haven, een incident dat later zal worden behandeld.

De strategische positie van Malta bleek duidelijk nu er steeds meer luchtaanvallen op de door de As-mogendheden bezette gebieden konden worden gedaan. Doordat Malta de volgende zes maanden tamelijk met rust werd gelaten, konden de Engelsen het initiatief herwinnen.

Het voortdurend stijgende aantal tot zinken gebrachte vijandelijke konvooischepen naar Noord-Afrika bracht Hitler tot de opvatting dat dit probleem nu eens voorgoed moest worden opgelost. Op 29 oktober gaf hij veldmaarschalk Kesselring en zijn Luftflotte II opdracht om vanuit Rusland naar Italië te vliegen. Kesselring kreeg de opdracht Malta onder druk te zetten en de bevoorradingskonvooien voor Malta te verhinderen hun werk te doen. Op 22 december begon de 2e luchtslag om Malta.

De ruïnes van Valetta. Een soldaat kijkt in 1942 in de richting van de Lower Baracca; in 1975 neemt de uitgever zijn plaats in.

1942 – De tweede luchtslag begint . . .

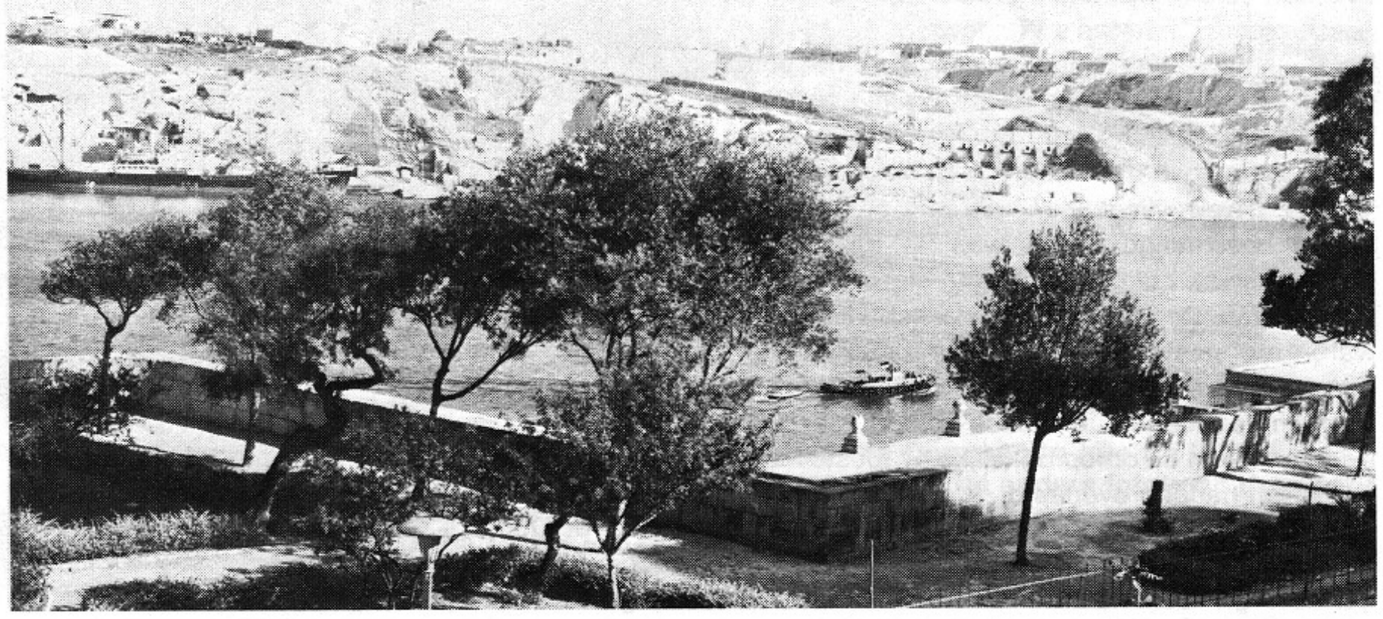
Meer dan 200 vliegtuigen vielen het eiland aan, waarbij de vliegvelden het voornaamste aanvalsdoel vormden. De Hurricanes II's, die ver in de minderheid waren, slaagden er echter toch in de vijandelijke formaties uit elkaar te drijven en het effect van de bombardementen te verminderen. Het nieuwe jaar, 1942, begon met meer dan 500 acties tegen het eiland; door het slechte weer waren Hal Far en Ta'Quali uitgeschakeld en moest de verdediging zich op het vliegveld Luqa concentreren.

Op 1 februari deelde het Ministerie voor Luchtvaart in Londen generaal Lloyd mee dat zij van plan waren om vijftien Spitfire VB's te sturen voor de strijd tegen de Me 109's. Alleen werd er in datzelfde bericht wel de voorwaarde gesteld dat er dan goede start- en landingsbanen moesten zijn omdat de landingsgestellen niet zo stevig waren als die van de Hurricanes! En dat op Malta!

Op 7 februari was het eiland dertien uur en zes minuten achter elkaar in staat van alarm, met zestien maal luchtalarm binnen vierentwintig uur. Een paar dagen later maakte de regen de twee grasvliegvelden weer eens onbruikbaar.

Toen het konvooi van half-februari vanuit Alexandrië tot zinken werd gebracht, braken er voor Malta moeilijke tijden aan. Geen voorraden meer, meer dan 2000 bombardementsvluchten in de voorafgaande maand, meer dan 1000 ton bommen was op Malta terechtgekomen en de Hurricanes vochten een ongelijke strijd tegen de overmacht van Me 109's. Wanneer zij terugkeerden op hun basis, waren de landingsbanen meestal bedekt met bomkraters.

De bouw van schuilplaatsen voor de vliegtuigen, waarmee generaal Maynard was begonnen, werd opgevoerd en verbeterd; er werden meer dan 2500 soldaten ingezet bij de bouw van deze plaatsen, waarbij gebruik werd gemaakt van met zand gevulde jerrycans, olievaten en brokken puin. Deze groep arbeiders, soms meer dan 3000 man, werd tussen de drie vliegvelden verdeeld; de Royal West Kents en de Buffs in Luqa, de Devons in Hal Far, de Manchesters in Ta'Qali. Gedurende de volgende drie maanden legden zij meer dan veertig kilometer taxibaan aan, bouwden veertien grote bommenwerpersschuilplaatsen, 175 voor gevechtsvliegtuigen en 101 andere schuilplaatsen voor verkennings- en marinevliegtuigen. De mannen maakten werkdagen van 12 uur bij de bouw en de herstelwerkzaamheden op de gebombardeerde vliegvelden; dit werk had de hoogste prioriteit, het ging immers om de paar overgebleven vliegtuigen die afdoende moesten worden beschermd. Er moesten zelfs schuilplaatsen worden gebouwd voor de weinige tankwagens en stoomwalsen die nog waren overgebleven. De Spitfires arriveerden op 7 maart vanaf het schip de Eagle en zij landden op Ta'Qali. De Duitsers, die op de hoogte waren van hun aankomst, hadden een aanval gepland op het moment dat de Spitfires aan de grond waren gekomen om bevoorraad te worden.



De Talabot wordt door een aanval geteisterd bij boei 7 in de Grote Haven, waar ze later zonk (Times of Malta). Luitenant W. M. Eastman en Kapitein R. Jephson-Jones kregen een onderscheiding voor het feit dat zij het brandende munitieschip toch binnenbrachten. De laatste wrakstukken werden in 1967 uit de haven gehaald.

Een R.A.F.-sergeant zag ze aankomen: 'De Spitfires zwaaiden met hun vleugels toen ze aankwamen, alsof ze zeggen wilden: oké, mannen, hier zijn we dan. Diezelfde avond werd bekendgemaakt dat er een grote luchtvloot boven Sicilië werd geformeerd en dat binnen een half uur de Moffen ons mores zouden komen leren. Ik stond op een uitkijkpost in het dorpje Zurrieq toen ik de eerste golf 88's aan zag komen. Ze doken in de richting van Ta'Qali waar de 'Spits' geland waren. Ik probeerde de vijandelijke vliegtuigen te tellen, maar dat was gewoonweg onmogelijk. Ze doken recht op het vliegveld af en je kon de bommen uit de luiken zien vallen totdat het helemaal donker werd. Het luchtafweergeschut ging tekeer als nooit te voren; de lucht was vol met lichtspoormunitie en wanneer het niet zo'n serieuze aangelegenheid was geweest dan had je kunnen zeggen dat het een erg fraai gezicht was. Het lawaai was oorverdovend en Ta'Qali leek van de ene kant tot de andere kant te worden opgeblazen. Een paar mensen schreeuwden dat het luchtafweergeschut uitgeschakeld was; maar nee hoor, ze hadden alleen nieuwe munitie moeten halen en probeerden de achterstand blijkbaar zo snel mogelijk in te halen. De Moffen had blijkbaar opdracht gekregen het vliegveld met de grond gelijk te maken en daar leken ze aardig mee bezig.'

Medio maart – toen de Luftwaffe het aantal Hurricanes tot dertig had teruggebracht – was de tijd rijp voor de volgende actie. Hitler gaf toestemming voor de ondersteuning door de Luftwaffe van

een Italiaanse invasie op het eiland. Deze nieuwe fase werd ingeleid met een massale aanval op 20 maart door 143 Ju 88's en Me 109's; de volgende twee dagen werden deze aanvallen herhaald. Op 23 maart concentreerde de aanval zich op een konvooi van vier koopvaardijschepen dat het eiland vanuit Alexandrië naderde. Een werd op een afstand van dertig kilometer van Malta tot zinken gebracht; twee andere schepen, de Talabot en de Pampas haalden de Grote Haven, terwijl het derde schip, de Breconshire, de Marsaxlokkbaai binnen werd gesleept omdat de machinekamer onder water stond.

De volgende dag konden er maar vijf vliegtuigen worden ingezet tegen een aanval van 200 vijandelijke toestellen – twee dagen later waren alle drie de schepen op de plaats waar zij lagen tot zinken gebracht terwijl het grootste deel van de lading verloren was gegaan. Eind maart schatte men de hoeveelheid bommen die in maart was gevallen, twee keer zo hoog als het totaal van februari.

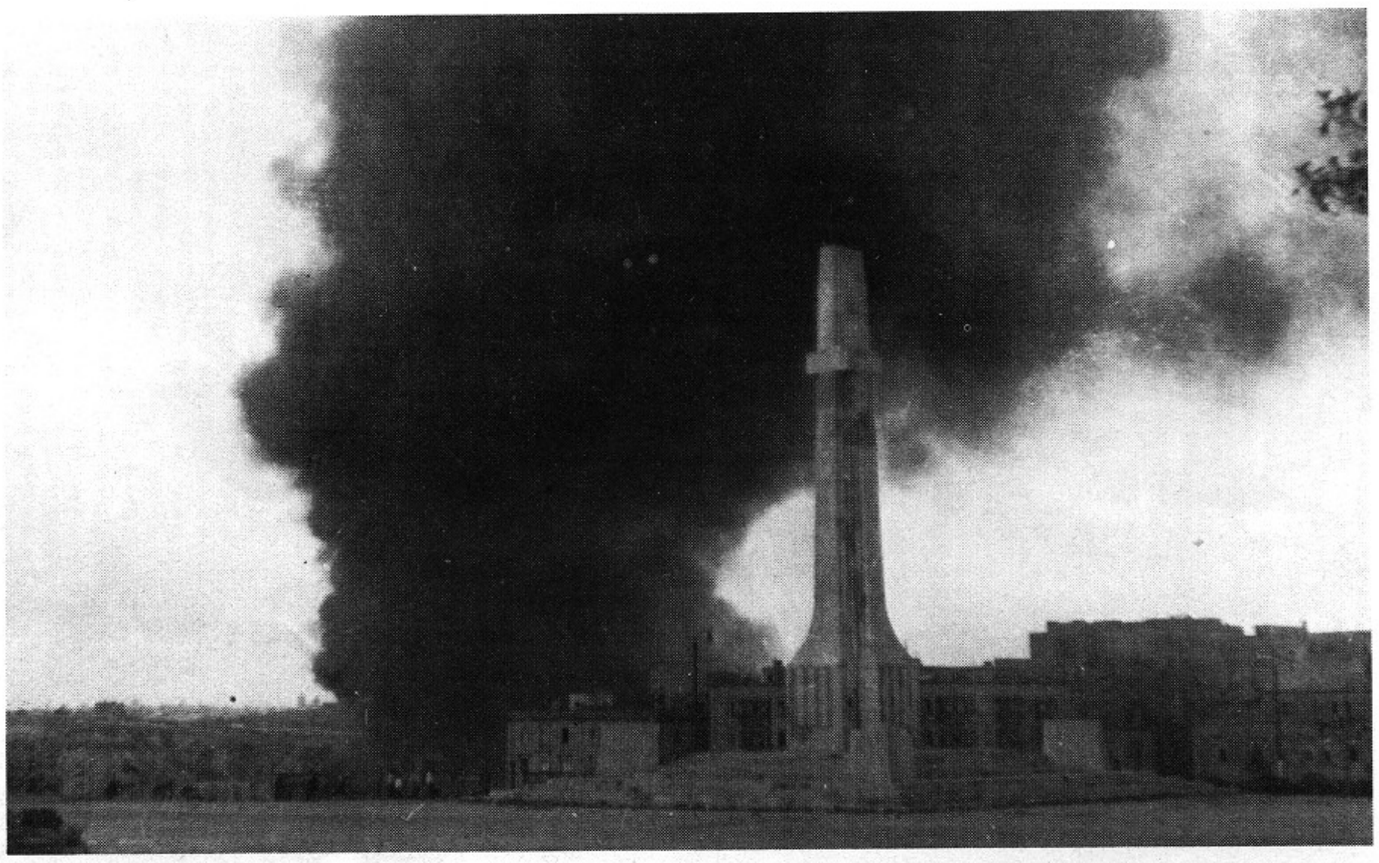
De aanvallen namen zo in hevigheid toe dat de marine zich genoodzaakt zag haar onderzeeërs en schepen terug te trekken, waardoor Kesselring kon rapporteren dat hij Malta als marinebasis had uitgeschakeld. De paar gevechtsvliegtuigen, gesteund door het luchtafweergeschut (maximaal vijftien salvo's per dag), bleven echter verzet bieden tegen de enorme overmacht. Af en toe waren ze zo beschadigd dat de verdediging van het eiland alleen uit luchtafweergeschut bestond en toen generaal Tedder het eiland in april bezocht, trof hij maar zes vliegklare gevechtsvliegtuigen aan.

Ook Amerika werd nu bij de versterkingsplannen betrokken. Amerika, dat nu vier maanden in oorlog was, stuurde het vliegdekschip de Wasp met 47 Spitfires aan boord. Een van de piloten van deze kisten was Denis Barnham die een prachtig boek over zijn verblijf van drie maanden op Malta heeft geschreven: 'One Man's Window'.

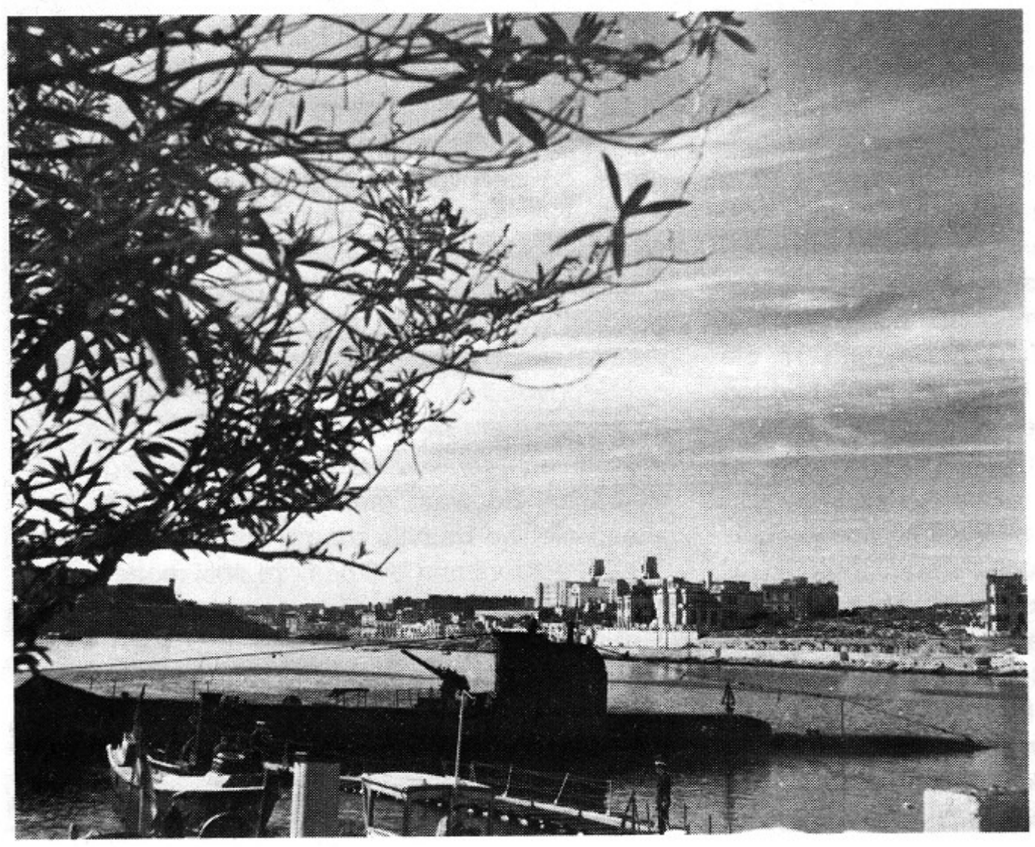
De Spitfires konden ongehinderd vanaf het schip vertrekken, maar meteen na de landing op Malta voerden de Duitsers, die de vliegtuigen hadden zien komen, zware luchtaanvallen uit op de vliegvelden. Twee vliegtuigen werden getroffen en vijftien beschadigd. Erger was het feit dat na controle bleek dat de vliegtuigen slecht geprepareerd waren. De radio's werkten slecht, kanonnen waren niet gesynchroniseerd. De volgende morgen bleken er op Luqa slechts drie Spitfires de lucht in te kunnen; diezelfde avond bleek dat slechts 17 van de oorspronkelijke 47 toestellen de aanvallen hadden overleefd.

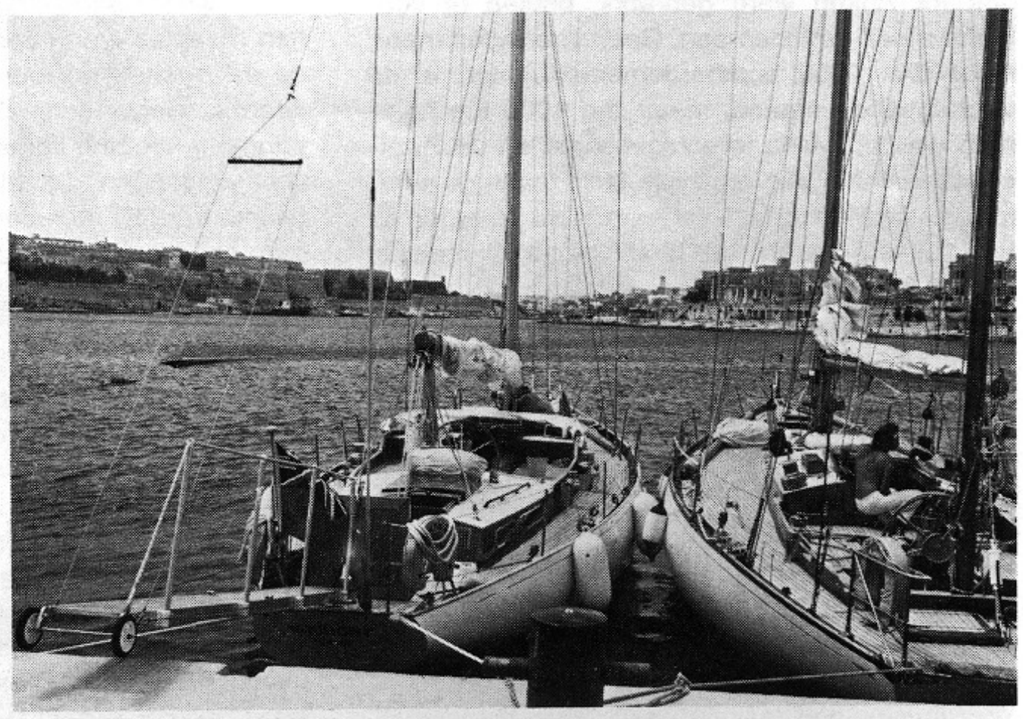
Diezelfde dag keerde een verkenningsvliegtuig terug van een vlucht boven Sicilië. De piloot had een foto gemaakt van werkzaamheden aan een startbaan in de vlakte van Catania; aan het eind van de maand waren er nog eens twee nieuwe banen ontdekt en het doel ervan werd duidelijk – velden voor de zweefvliegtuigen voor een invasie op Malta. De twee dictators, die elkaar op de Berghof hadden ontmoet, besloten dat de invasie (door de Duitsers 'Operatie Hercules' genoemd en door de Italianen 'C3') tussen half juli en half augustus moest plaatsvinden en de hele 7e Luchtdivisie van luitenant-generaal Student zou samenwerken met de Italiaanse Folgore-divisie – een gecombineerde troepenmacht van meer dan 30 000 man luchtlandingstroepen. Tien transportgroepen met meer dan 500 Ju 52's zouden zich op Sicilië verzamelen. De totale strijdmacht zou uit 100 000 man bestaan – het garnizoen op Malta telde zegge en schrijve 30 000 man.

Alsof dit nog niet voldoende was, werd het voedselprobleem door de gebrekkige aanvoerlijnen zeer urgent. In februari en maart hadden de konvooien niet tot Malta kunnen doordringen en ook in april was er geen konvooi gearriveerd. En



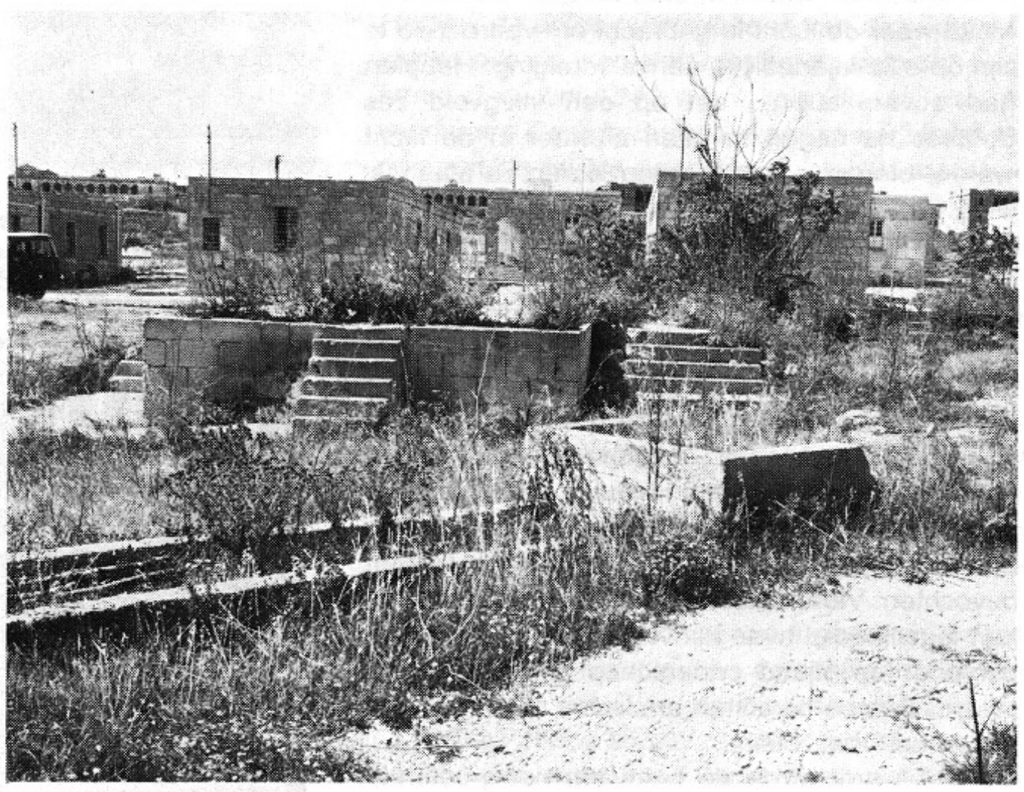
Rook van de brandende Talabot verduistert het monument van W.O. I, terwijl in 1975 een stralende hemel onze vergelijkende foto opluistert.



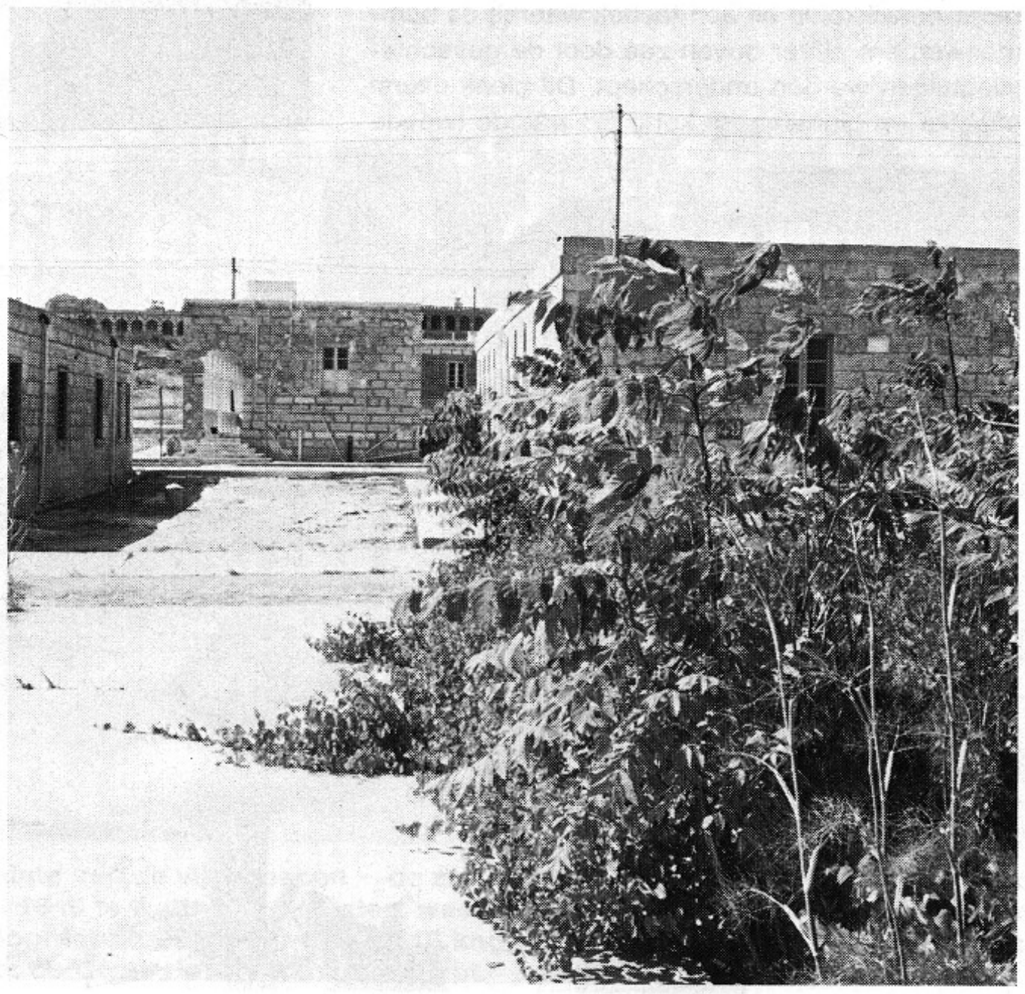


Links: De onderzeebootbasis op het eiland Manoel dat grenst aan de haven van Marsamxett (IWM). Boven: Tegenwoordig is er de jachthaven van de Maltezer Jachtclub gevestigd.

Links: Hoewel een groot rood kruis op de grond was uitgelegd bij de ziekenafdeling van de St. Andrews kazerne, waar de Duitse krijgsgevangenen zich bevonden, werd dit gebouw toch in mei 1942 gebombardeerd (IWM). Boven: De gebouwen zijn niet herbouwd en nu nog kan men het puin van het bombardement aantreffen.

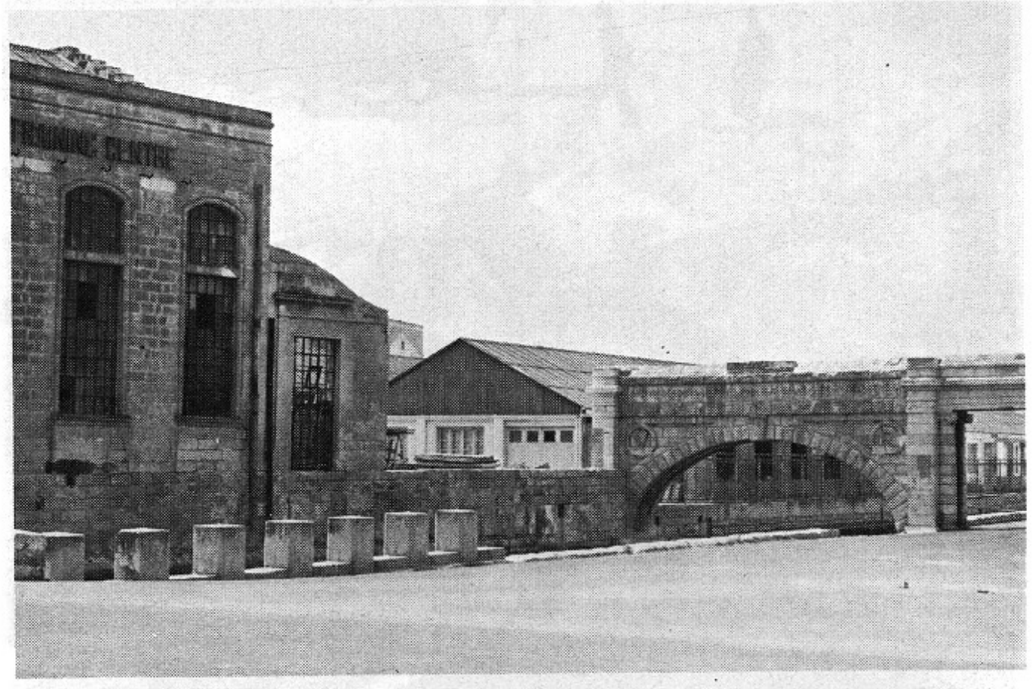


Korporaal David Bridge van het 41e Commando (die nu in de kazerne gelegerd zijn) hielp ons de plaatsen van de andere foto's uit deze serie op te sporen. Rechts onze vergelijkende foto's. Let op hoe op de foto linksonder de censor de typische camouflagekleuren van Malta op de helmen van de soldaten met zijn pen wegwerkte.

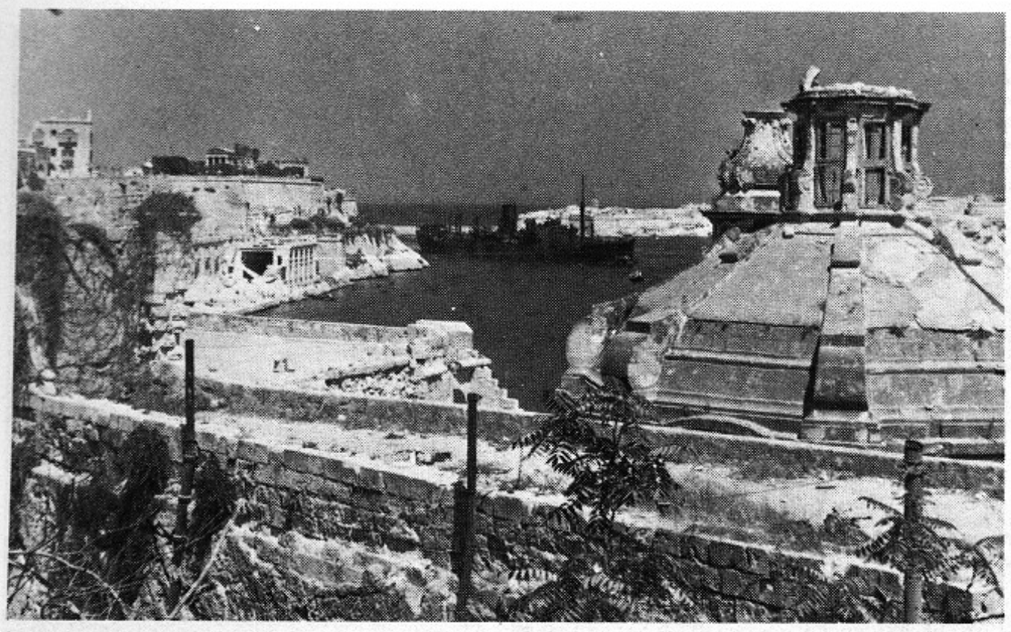


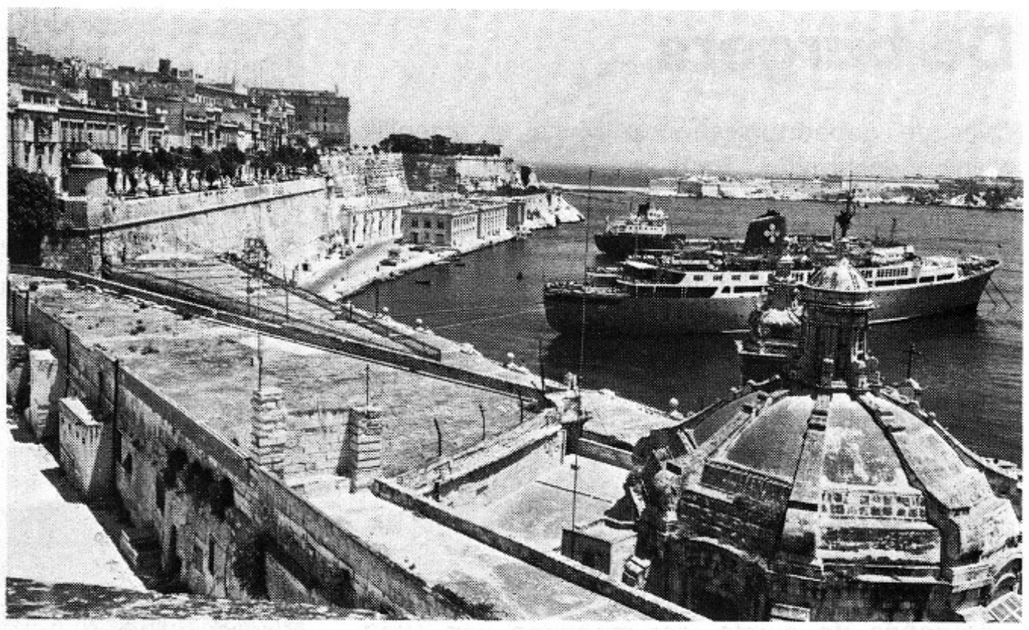
tot het moment dat men op Malta voldoende luchtbescherming kon geven wanneer de schepen werden uitgeladen, was de admiraliteit niet erg bereid om nieuwe konvooien te sturen. De ergste nood kon gelenigd worden door voorraden aan te voeren met onderzeeërs, af en toe met een vliegtuig of door de 40 knopen varende mijnenlegger Welshman in te zetten.
Toen gebeurde weer het ongelooflijke; op het moment dat de overwinning voor het grijpen lag, herhaalde Hitler wat hij ook in 1941 had gedaan – hij plaatste zijn vliegtuigen over naar andere fronten in Afrika, Frankrijk en Rusland. Op 29 april werden er nog 220 aanvallen geregistreerd: de volgende dag waren het er nog maar 68 terwijl het voornamelijk weer de Italiaanse SM 79's waren.
Op 9 mei stegen er 64 Spitfires vanaf de USS Wasp en de Eagle op; 62 toestellen landden veilig op Malta. Men had nu uitgebreide maatregelen genomen om herhaling van de ramp in april te voorkomen. Wanneer een toestel landde, stond er al een motorrijder klaar met een nummer op zijn rug. Zij loodsten elk toestel naar speciaal versterkte schuilplaatsen waar het grondpersoneel van de R.A.F. al klaar stond. In elke schuilplaats stonden brandstof, munitie en een frisse piloot gereed. Binnen een paar minuten was elk toestel opnieuw bevoorraad en werd het door ervaren piloten van Malta weer de lucht in gebracht om voorbereid te zijn op elke vijandelijke aanvalsdreiging. Het plan had zoveel succes dat op een vliegveld zes Spitfires na negen minuten al weer in de lucht waren; binnen dertig minuten waren ze allemaal weer in de lucht.
Die dag werden er negen vijandelijke luchtaanvallen succesvol onderschept. De successen van die 10e mei en de verdere versterkingen op 18 mei bleken een keerpunt te zijn in het luchtoverwicht boven het eiland.
Behalve het ongelukkige konvooi uit maart, waren er in 1941 nog geen grote voorraden aangevoerd op Malta. In juni werd een nieuwe poging ondernomen omdat men ervan overtuigd was dat de Spitfires op dat moment een luchtoverwicht bevochten. Vanuit Alexandrië en Gibraltar vertrokken tegelijkertijd twee konvooien; ze werden allebei door de vijand onderschept en van de 17 vrachtschepen bereikten er slechts twee, de Troilus en de Orari, Malta.
Op 1 juli probeerde de Luftwaffe het groeiende overwicht van de verdediging op Malta teniet te doen, maar toen generaal Lloyd op 14 juli zijn commando overdroeg aan generaal Sir Keith Park, was er nagenoeg een eind gekomen aan de Duitse aanvallen. Sir Keith Park realiseerde zich dat het tij gekeerd was, maar dat de strijd nog niet gewonnen was. Met behulp van de verbeterde radar ontwikkelde hij een tactiek waarbij de bommenwerpers al ver boven zee door de gevechtsvliegtuigen werden onderschept. Dit bleek uiterst effectief en binnen zeer korte tijd was de tweede

De lading van de twee enige schepen die in juni 1942 Malta bereikten, de Troilus en de Orari, wordt hier aan land gebracht. De censor heeft wederom de comouflagekleuren weggewerkt om te voorkomen dat men direct zou zien dat het hier een foto van Malta betrof.



Links: Een eindje verderop staat een politieagent die de vrachtauto met voorraden de Trunk Road in laat rijden (IWM). Tegenwoordig is er met uitzondering van een klein stukje van het gebouw op de achtergrond dat door een bom werd vernield, nauwelijks iets veranderd.



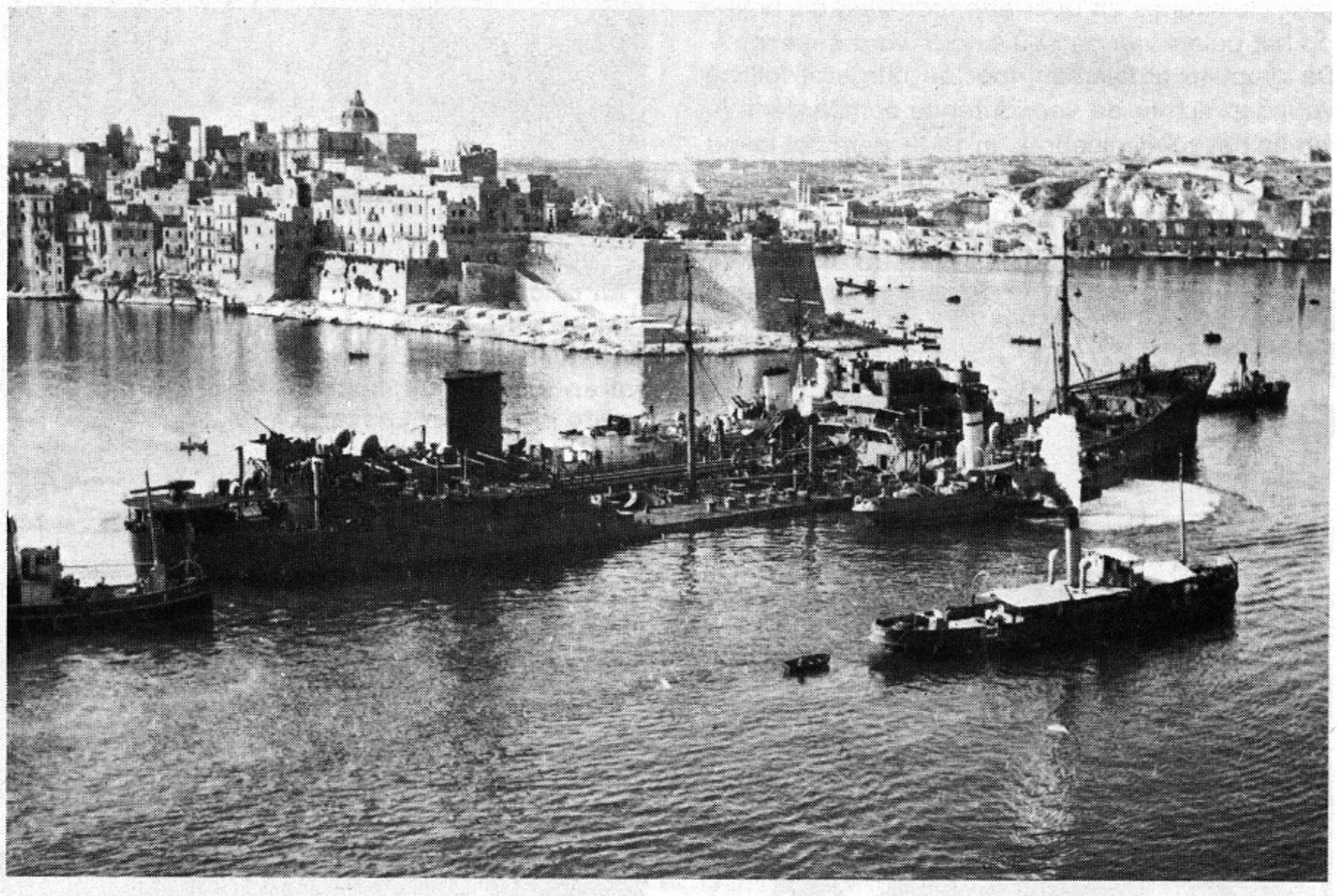


Links: De Melbourne Star, een van de vijf schepen die het 'Pedestal' konvooi overleefden, passeert hier fort St. Elmo (IWM). Boven: De veiligheidsdienst belette ons om vanuit hetzelfde raam een vergelijkende foto te maken in 1975.

luchtslag om Malta gewonnen.
Wat nog niet gewonnen was, waren de gevechten om de voorraden, en er werden plannen gemaakt om in augustus opnieuw een konvooi, het 'Santa Marija Konvooi', vanuit Gibraltar, onder de codenaam 'Operatie Pedestal', naar Malta te laten varen. De Duitsers ontdekten het konvooi en vielen het met duikboten, vliegtuigen en Italiaanse MAS-boten aan, waardoor de Eagle, twee kruisers en een torpedojager tot zinken werden gebracht. Van de veertien vrachtschepen die aan de reis begonnen, bereikten er slechts vijf Malta. Een van die schepen was de beschadigde tanker Ohio; zes keer getroffen en drijvend gehouden door de torpedojagers Penn en Bramham, die aan weerszijden meevoeren, terwijl de torpedojager Rye haar sleepte. De 10 000 ton brandstof bereikte veilig de haven van Malta.
Nu er weer voorraden waren, keerde de marine terug naar de Grote Haven. Op 10 oktober zette de Luftwaffe een laatste aanval in als inleiding op het verwachte offensief van het 8e Leger bij El Alamein. De zeshonderd vliegtuigen op Sicilië vielen het eiland in groepen van 100 aan; elke aanvalsgolf werd echter succesvol door de verdediging onderschept boven zee. Deze aanvallen duurden tot 19 oktober; toen werden de aanvallen minder. Hoewel er een paar bommen op het eiland en de vliegvelden vielen, bleek de order van Göring om Malta in acht dagen van de kaart te vegen weinig te hebben uitgehaald.

De Geallieerden maakten aan het einde van de luchtslag de volgende cijfers bekend:
Totaal aantal vernietigde As-vliegtuigen: 1252
Totaal aantal waarschijnlijk vernietigde vliegtuigen: 385
Beschadigde vijandelijke toestellen: 1051
Neergehaald door luchtafweergeschut: 241
Waarschijnlijk door luchtafweergeschut neergehaald: 49
Beschadigd door luchtafweergeschut: 161
Geschatte aantal vijandelijke acties tegen Malta: 26 000
Geschatte tonnage vijandelijke bommen: 14 154
Gedode burgers: 1192
Ernstig gewonde burgers: 1817
Licht gewonde burgers: 1896
R.A.F.-verliezen aan vliegtuigen in de lucht: 547
Beschadigd in de lucht: 504
Vernielde toestellen op de grond: 160
Beschadigde toestellen: 231
Totale R.A.F.-vlieguren: 112 247

Van de oorspronkelijke 7 vliegers die Malta verdedigden, leven er nu nog slechts twee. George Burges kreeg in 1943 een hoge onderscheiding voor zijn aandeel in de invasie in Noord-Afrika. Hij werd bevorderd tot kolonel-vlieger en was bij het einde van de oorlog stafofficier van de souschef van de luchtmacht, generaal Sir Douglas Evill. Hij bleef bij de R.A.F. en werd in het begin van de jaren vijftig in Singapore gestationeerd. In 1959 verliet hij de dienst en hij is nu zakenman in West-Londen.
Toen Peter Hartley na een paar weken in het ziekenhuis te hebben gelegen, werd ontslagen, werd hij teruggeroepen naar Engeland. Hij kreeg een herhalingscursus op de Spitfire en werd commandant van het 54e Squadron. Spoedig daarna werd hij naar het Midden-Oosten overgeplaatst met een eenheid Hurricanes waarna hij commandant in Beiroeth werd. Zijn laatste R.A.F.-functie was bij het Ministerie van Luchtvaart op de basis Marshall in Cambridge. Hij kocht een groentekwekerij in Cambridgeshire en hij kweekt nu bloemen en tomaten in Devon.
1e Luitenant-vlieger John Waters verliet de R.A.F. in 1947. Hij kreeg een baan in de burgerluchtvaart in het Midden-Oosten en keerde in 1954 terug naar Engeland waar hij een aantal jaren werkzaam was bij de sociale dienst. Hij overleed op 18 januari 1971 in een Londens ziekenhuis na een tragisch ongeval.
De andere vier piloten overleefden de oorlog niet. Kapitein-vlieger Peter Keeble werd, zoals wij al vermeldden, op 16 juli 1940 boven Malta neergeschoten.
Kapitein-vlieger Peter Alexander sneuvelde op 21 januari 1942 in Gibraltar bij het 202e Squadron. Hij ligt op de militaire begraafplaats van Gibraltar begraven.
Squadron Leader Alan Martin keerde niet terug van een bombardementsvlucht boven Duitsland op 26 augustus 1940. Hij was zevenentwintig jaar oud. Hij ligt begraven in België op het kerkhof van Handzame, graf no 516.
Kapitein-vlieger William 'Timber' Woods vloog bij het 80e Squadron in Griekenland toen hij op 20 april 1941 werd neergeschoten. Hij ligt begraven op het oorlogskerkhof Phaleron in Griekenland. Hij werd 28 jaar oud.
Het is nu, vijfendertig jaar na de gebeurtenissen, terwijl veel betrokkenen of gesneuveld of over de hele wereld verspreid zijn, erg moeilijk om de oorsprong van de 'Geloof, Hoop en Liefde'-legende te ontdekken. In 1944 was deze kreet al algemeen ingeburgerd, maar zowel Burges als Hartley, de enige overlevenden van de oorspronkelijke piloten, kan zich niet herinneren dat deze kreet al in juni 1940 werd gebruikt. In feite, zo verklaarde George Burges, werd er met uitzondering van de eerste paar dagen, slechts met twee Gladiators tegelijk gevlogen, zodat deze kreet alleen op de drie vliegtuigen uit de eerste weken zou hebben kunnen slaan. De auteur van 'Geloof, Hoop en Liefde', Kenneth Poolman, die zijn boek in 1954 schreef, neemt aan dat deze kreet door 1e luitenant-vlieger John Waters bedacht is. Wij namen hierover contact op met diens tweelingbroer Graham maar deze vertelde de uitgever dat hij zijn broer hierover nooit had horen praten. Kenneth Poolman kon ons over de feiten zoals hij die in 1954 als zijnde correct op papier had gezet, ook niet verder inlichten.
Controle van de verschillende logboeken leerde ons dat er regelmatig tien verschillende kentekennummers van Gladiators werden gebruikt, de N5519/20/21/24/25/27/29/30/31 en 33. Het enige dat wij verder van deze toestellen konden achterhalen was het feit dat zij in een serie van 60 toestellen werden geproduceerd. In ieder geval is het zeker dat het enig overgebleven toestel, de 'Geloof', de N5520, bemand werd door George Burges, Peter Hartley en John Waters.

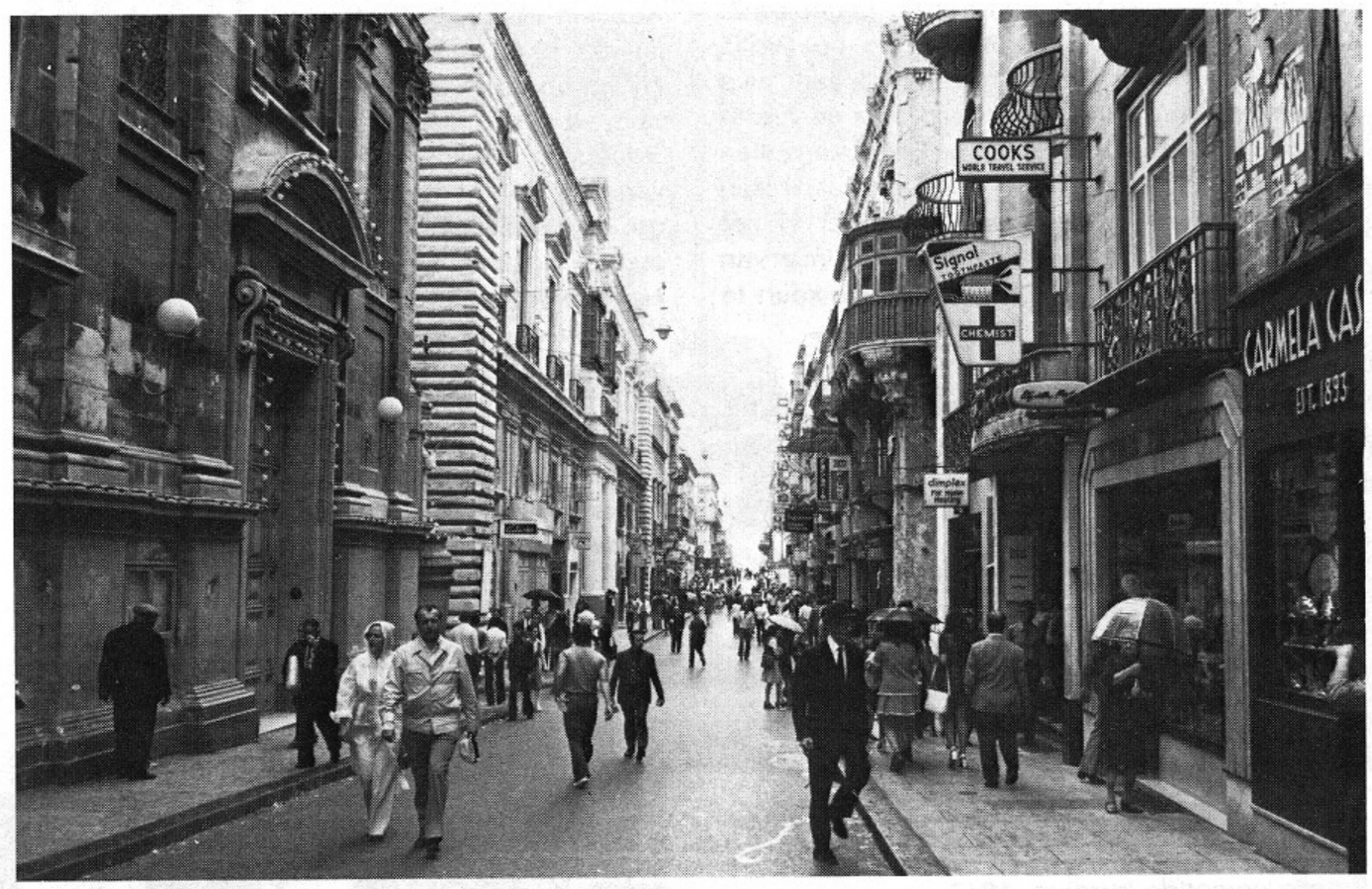


De aankomst van het laatste van de vijf schepen – de zwaar gehavende tanker 'Ohio' van Texaco. Dit schip, dat op 20 april 1940 te water werd gelaten, was de enige tanker die een kans had om tot Malta door te dringen, doordat hij een snelheid van 16 knopen kon ontwikkelen. Op 15 augustus 1942 wordt het schip hier de Grote Haven binnengesleept.

De burgers

Over de gebeurtenissen op Malta is eigenlijk weinig geschreven. Toch verdient de bevolking van Malta het dat wij hier eens wat dieper op ingaan. Een lijdensweg van tweeëneenhalf jaar voortdurend blootgesteld staan aan bombardementen rechtvaardigt dit zeker.
Een paar cijfers maken veel duidelijk. Bij de Slag om Engeland gebruikten de Duitsers drie luchtlegers; bij de Slag om Malta gebruikten de Duitsers één luchtleger – en bijna de hele Italiaanse luchtmacht. Wanneer men in ogenschouw neemt dat Engeland ongeveer 500 keer zo groot is als Malta, kan worden gesteld dat de gevechten om Malta 150 keer erger waren dan die in Engeland.
Gedurende de eerste vier maanden van 1942 werd er op een paar doelen op Malta meer dan 10 000 ton bommen gegooid; vijfentwintig keer zoveel als er in de nacht van 14 november 1940 op Coventry viel.
Met meer dan 300 Duitse vluchten per dag tegen zes of minder gevechtsvliegtuigen, is het duidelijk hoe groot de overmacht was. Dennis Barnham vertelt in zijn boek 'One Man's Window' hoe er vaak soms helemaal geen luchtwaardige vliegtuigen waren om de vijandelijke aanvallen op te vangen! Een andere piloot stelt het nog duidelijker: 'In vergelijking met wat daar gebeurde was de Slag om Engeland kinderspel.'
Hitler durfde een invasie op Malta niet zo goed aan door de vele stenen muren die kris-kras over het eiland liepen en die het land in vele kleine akkers en weiden verdeelden. Deze velden waren niet groot genoeg om zweefvliegtuigen in te zetten en de Engelsen deden met olievaten de rest om landingsgebieden onbruikbaar te maken. Wanneer er een invasie zou plaatsvinden kon dat alleen door de verovering van de drie vliegvelden. Bovendien vielen er ontzettend veel slachtoffers te verwachten door de grote bevolkingsdichtheid in de buurt van de voornaamste doelen, de vliegvelden en de Grote Haven.
De bevolking op Malta noemt de Slag om Malta het Tweede Beleg; de eerste belegering vond plaats in 1565. Het eigenlijke beleg begon op 16 januari 1941 en hoewel er op die dag 200 huizen werden vernield en er 500 werden beschadigd, werden er in de maand januari slechts 63 burgers gedood doordat de voorbereidingen voor de schuilkelders in de rotsen al maanden gaande waren. Een van de anti-invasiemaatregelen was het onleesbaar maken van alle kilometerpalen op het eiland. Luchtalarm werd aangegeven door gewone sirenes en door een rode vlag die boven op het paleis van de gouveneur werd gehesen.
De grootste problemen voor de burgerbevolking vormden echter de voortdurende bombardementen en het voedselgebrek. In 1942 werd het tekort aan voedsel kritiek en de uithongering, het laatste wapen tijdens elk beleg, zou kunnen bewerkstelligen wat de bombardementen niet hadden kunnen

Boven: In Kingsway, de hoofdstraat in Valetta, de hoofdstad van Malta, blokkeert het puin de doorgang naar Camela Cassar, uiterst rechts op de foto (IWM). Onder: Camela is nu open voor de klanten in Kingsway dat nu geheel voetgangersdomein is. De dag nadat wij deze foto maakten, werd de straat herdoopt in Republic Street!



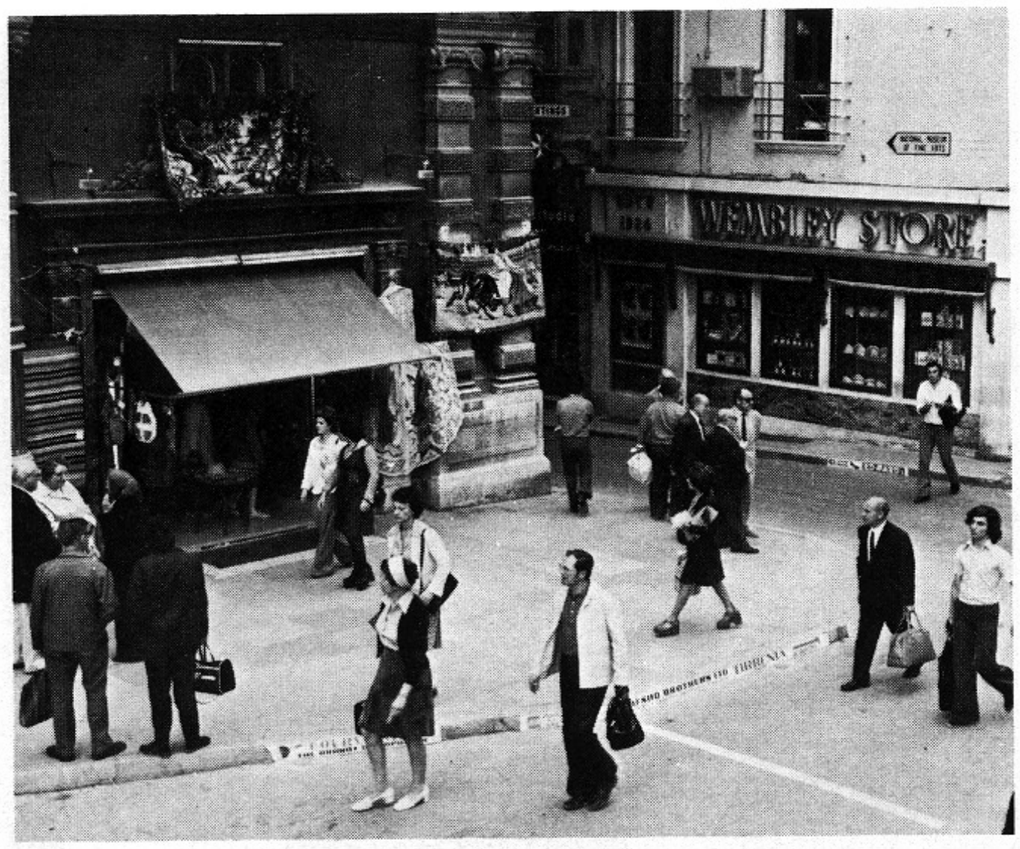
Links: Onherkenbaar gemaakte kilometerpalen zijn nu nog langs de binnenwegen op Malta te zien; een eventuele aanvaller zou er geen gebruik van kunnen maken. Onder: In de massieve rotsen waren veel schuilplaatsen uitgehakt die nu weer dichtgemetseld zijn – deze kan men zien in de 'grote kloof' van Lascaris.

Links: De hoofdstraat van Floriana, St. Anne's, bewaakt door de Engelse Leeuw (IWM). Boven: In 1956 werd de leeuw een paar meter naar achteren verplaatst, zodat hij nu net buiten de foto valt.

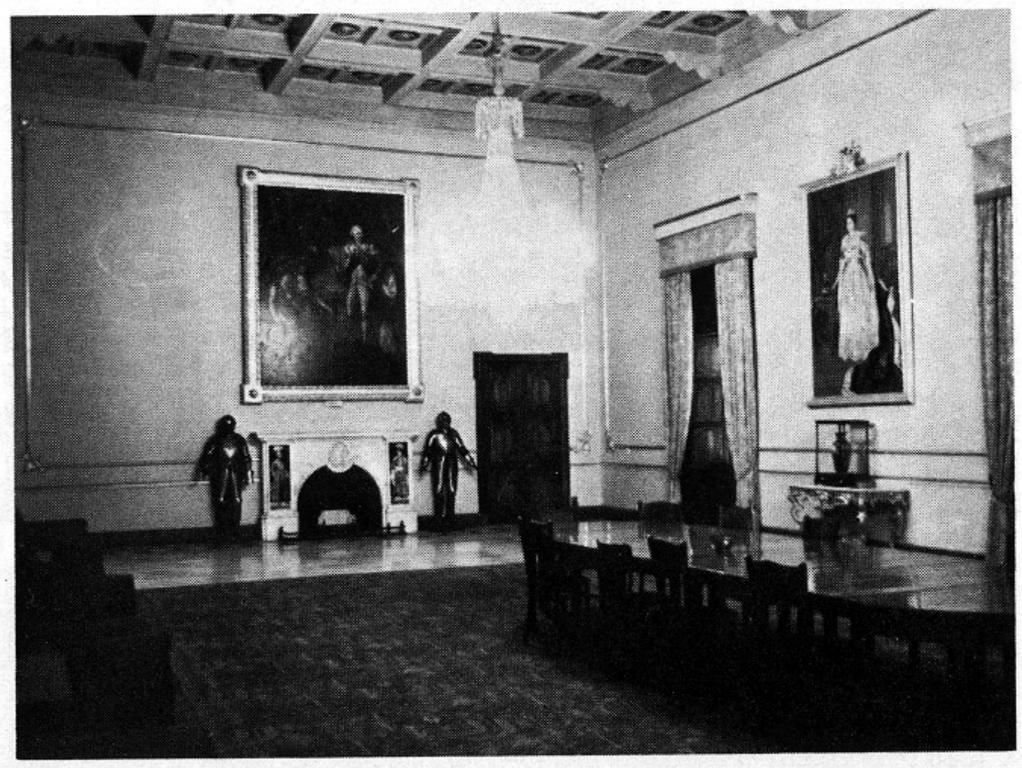
Links: Het postkantoor in Merchants Street in Valetta, tijdens de aanvallen in 1942 door een bom getroffen (IWM). Boven: Deskundig gerestaureerd; er is niets meer van de schade te zien.

Links: Wanneer men in Kingsway in de richting van de Porte Reale brug kijkt, ziet men rechts het verwoeste operagebouw (IWM). Boven: Bij de Kingsgate wordt nu een groot winkelcentrum gebouwd.

Links: Het operagebouw werd op 7 april 1942 door een parachutemijn getroffen (IWM). Boven: Men heeft de ruïnes laten liggen als een soort van levend monument ter gedachtenis aan het tweede beleg van Malta.



Links: Op de hoek van Kingsway en South Street werd de winkel Gopaldas in mei 1942 gebombardeerd (IWM). De zaken floreren nu weer als vanouds.



Links: De eetkamer van de gouverneur in het paleis werd in februari 1942 getroffen. De schilderijen waren van te voren al uit veiligheidsoverwegingen verwijderd (IWM). Onze foto laat de gerestaureerde zaal zien met de schilderijen van George III van Gaetano Calleja en een ongesigneerd schilderij van Koningin Elisabeth. In 1942 schonk Engeland £ 10 miljoen en in juli 1946 nog eens £ 20 miljoen voor restauratiewerkzaamheden.

Links: Luchtalarm! De arbeiders zoeken hun schuilplaatsen op (IWM). Boven: Wij moesten lang naar deze plaats zoeken – nu zijn de politie en de brandweer in dit gebouw in Floriana gevestigd.

bereiken. Op 11 maart 1942 werd de eerste Victory-keuken in Rabat geopend. Er volgden er snel meer. Elke keuken voorzag ongeveer 200 mensen elke dag van een warme maaltijd die meestal uit geitevlees bestond. Het gebrek aan brandstof voor de voedselbereiding was zo groot dat uiteindelijk alleen de Victory-keukens toestemming kregen om het hout uit de gebombardeerde huizen als brandstof te gebruiken.

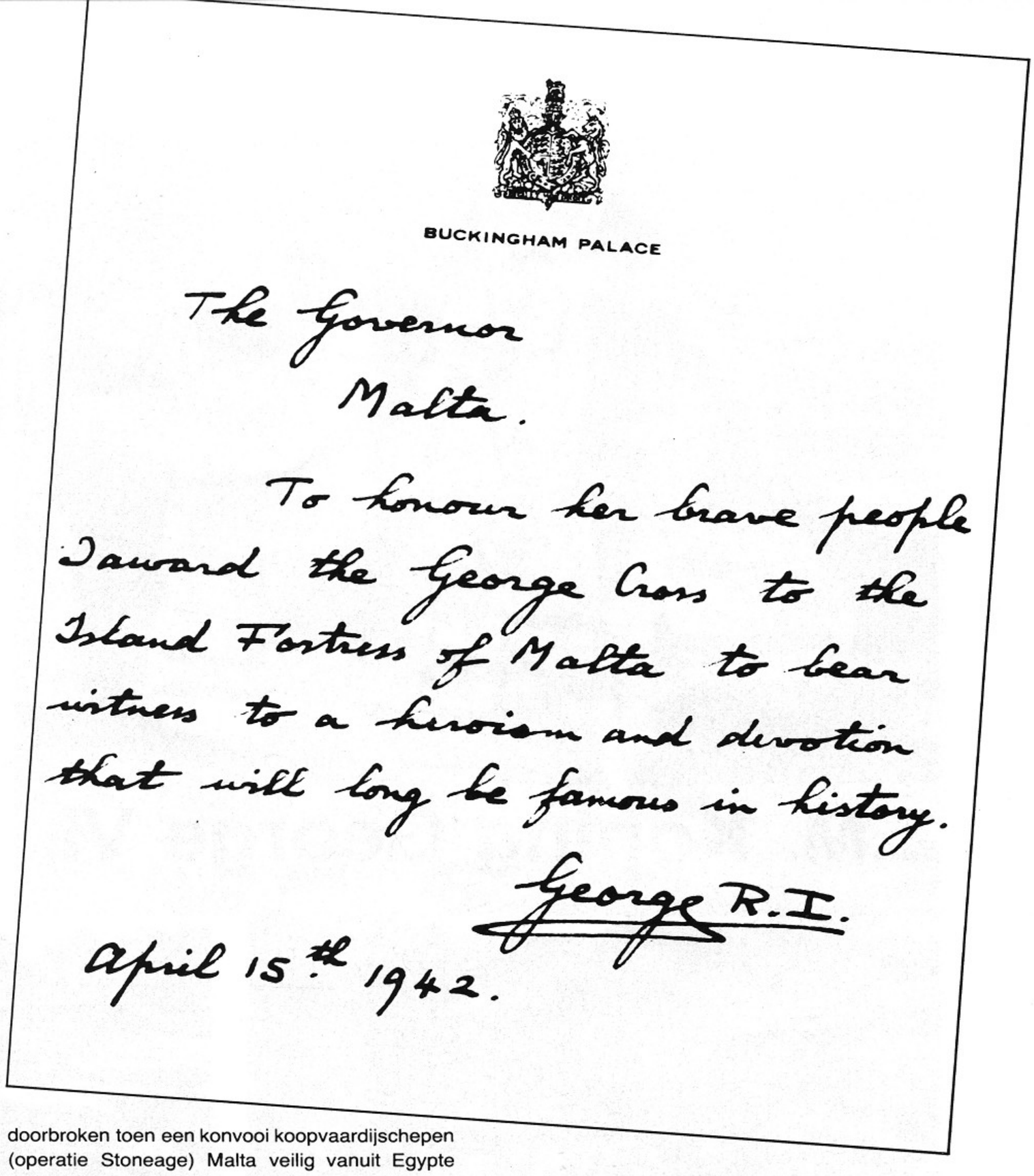
Toen het eiland in 1940 in de oorlog werd gestort, was luitenant-generaal William Dobbie gouverneur van Malta. Hij was de eerste twee jaren van de strijd voortdurend bezig met de verdediging van het eiland. In april 1942 zei Winston Churchill 'dat de moedige gouverneur aan het eind van zijn Latijn was en dat er een nieuwe gouverneur moest worden gevonden.' Voor hij echter vertrok, werd de bevolking van Malta geëerd voor de manier waarop zij de belegering onderging door een persoonlijke brief van Koning George VI aan de gouverneur. In deze brief werd de hoogste onderscheiding toegekend aan Malta: het George Kruis voor de betoonde moed door de burgerbevolking. Deze onderscheiding werd door George VI persoonlijk ingesteld in 1940 na de eerste fase van de Slag om Engeland. Het George Kruis wordt alleen toegekend 'voor daden van grote moed of van een grote dapperheid onder extreem gevaarlijke omstandigheden'. En onder die noemer vielen de offers van de bevolking op Malta.

De man die de taak van generaal Dobbie ging overnemen, was al gewend aan het vechten met de rug tegen de muur – in Duinkerken en later in Gibraltar. Op 7 mei werd Graaf Gort de nieuwe gouverneur; drie dagen later onderstreepte Winston Churchill de positie van Malta nog eens: 'Wij zijn vastbesloten om Malta overeind te houden . . . wanneer dit bolwerk zou vallen betekent dat de overgave van meer dan 30 000 mannen . . . De vijand zou een zekere springplank naar Afrika bezitten met alle consequenties van dien.'

De aankomst van het konvooi Santa Marija met de zwaar beschadigde Ohio op 15 augustus 1942 had een grote uitwerking op de bevolking omdat dit de eerste schepen waren die zich sinds maanden een weg naar het eiland hadden gevochten.

De eigenlijke overhandiging van het George Kruis volgde op 13 september 1942 op het Paleisplein toen Lord Gort de onderscheiding uitreikte aan Sir George Borg, opperrechter van Malta.

Op 20 november werd de belegering definitief doorbroken toen een konvooi koopvaardijschepen (operatie Stoneage) Malta veilig vanuit Egypte bereikte. Onder een beschermende paraplu van Beaufighters en Spitfires bereikte het lange lint van schepen veilig de Grote Haven. Van alle daken, torens en alle uitkijkpunten in Valetta werden de schepen door de eilandbewoners begroet. Ze juichten, ze zongen en een drumband verwelkomde de schepen met als achtergrondmuziek de dreunende motoren van de beschermende vliegtuigen. Dit was het eerste konvooi dat een begin maakte met de herbevoorrading van het eiland – het eiland was gered. De bevolking van Malta had overwonnen.



BUCKINGHAM PALACE

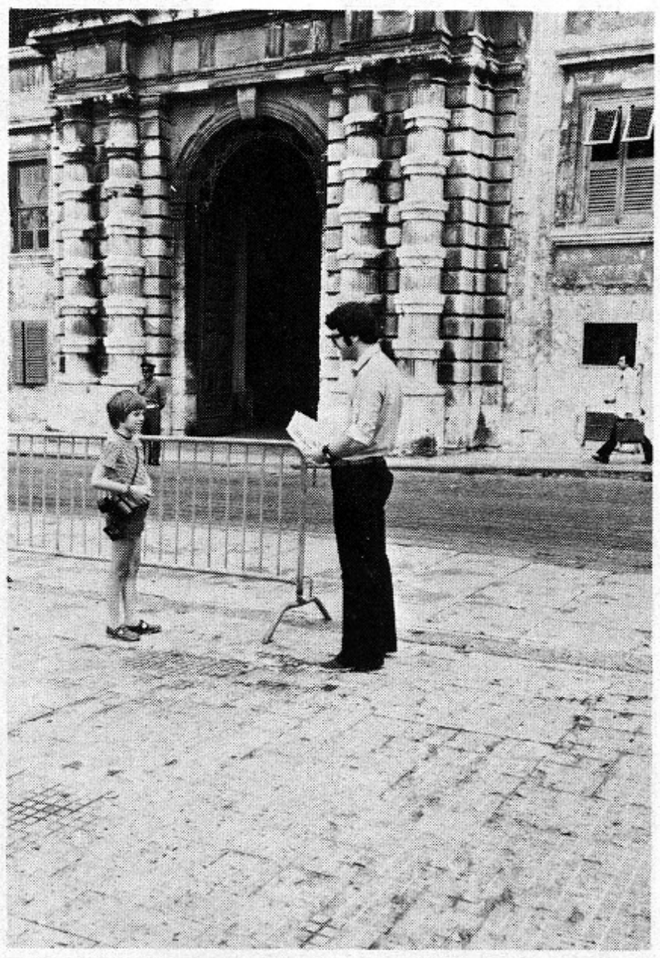
The Governor
Malta.

To honour her brave people I award the George Cross to the Island Fortress of Malta to bear witness to a heroism and devotion that will long be famous in history.

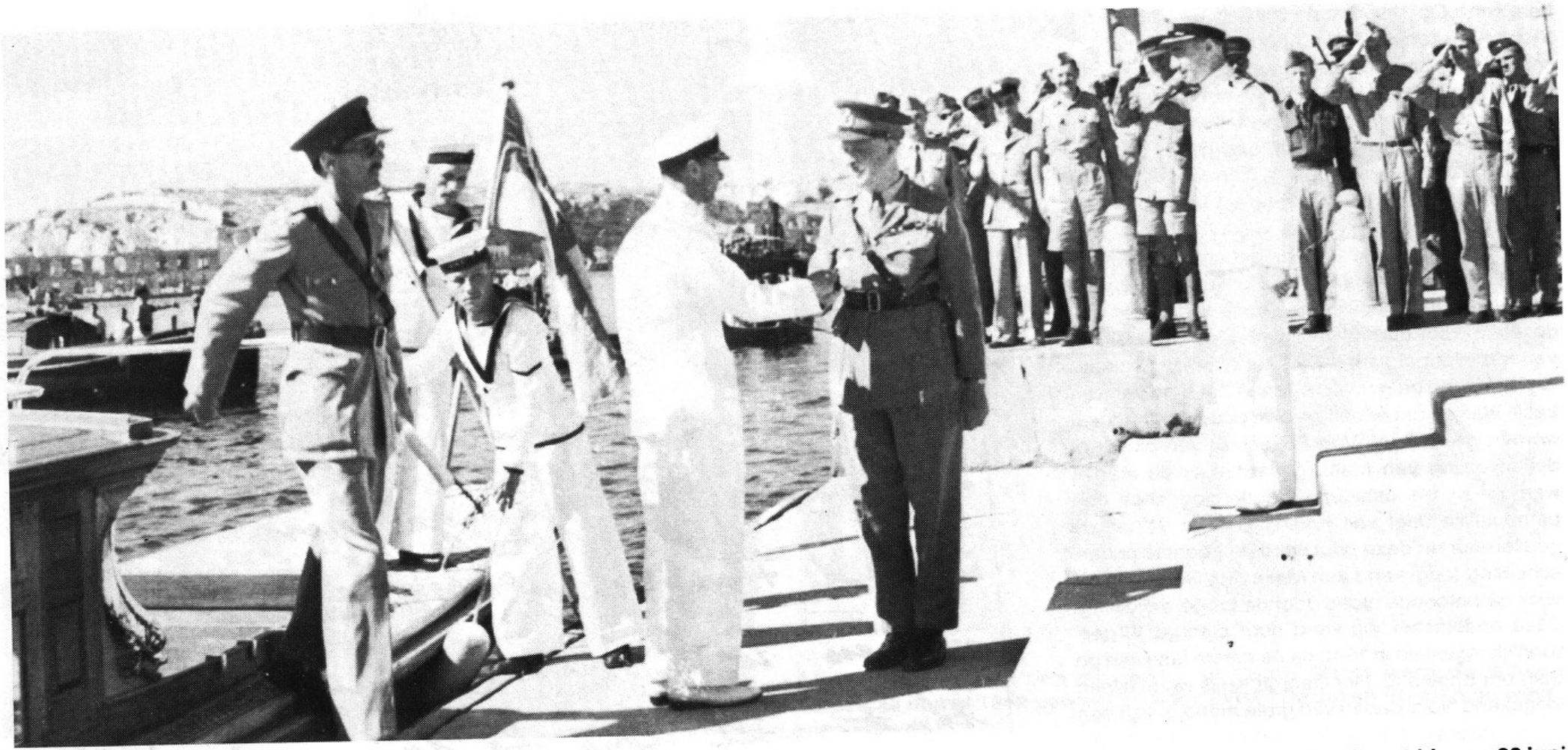
George R.I.

April 15th 1942.

Aan de gouverneur van Malta. Ter ere van de bevolking van Malta verleen ik hierbij het George Kruis aan Malta ter getuigenis van de heldhaftigheid en de toewijding die geschiedenis hebben gemaakt.



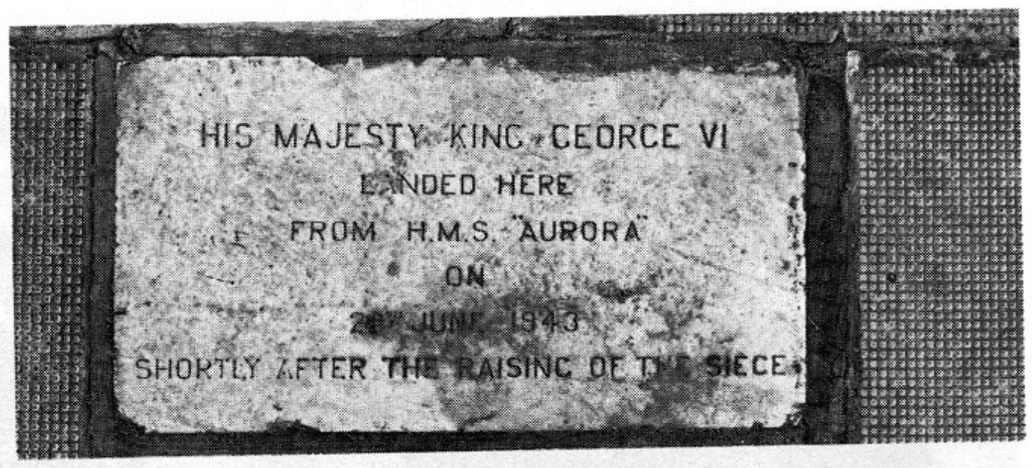
Links: De gouverneur, Lord Gort, overhandigt het George Kruis aan Sir George Borg, opperrechter van Malta, die het uit naam van het volk accepteerde (IWM). Boven: De uitgever op dezelfde plaats in mei 1975.

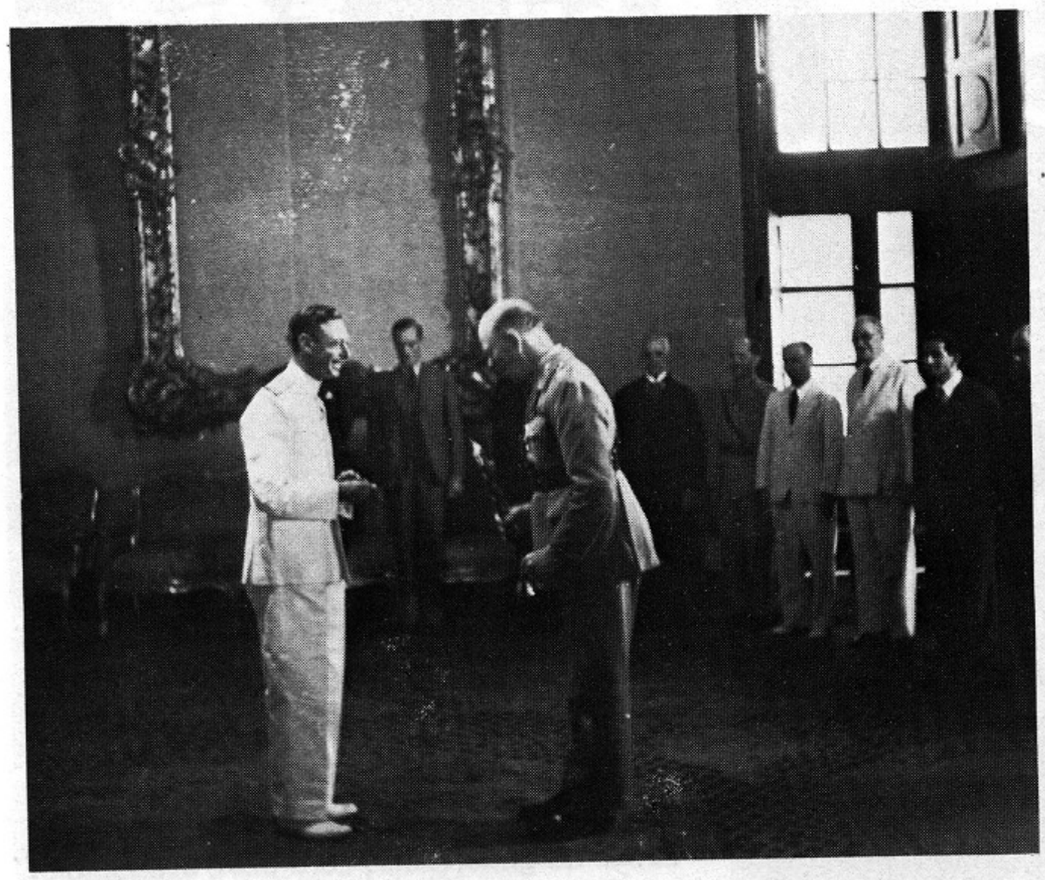


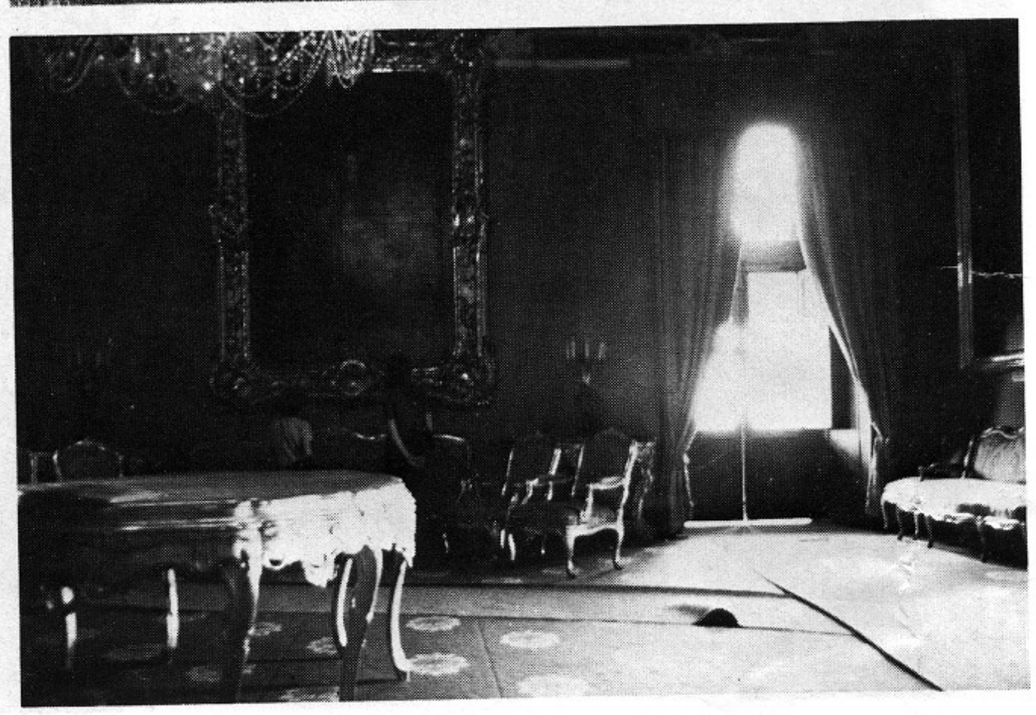
Z.M. Koning George VI

Z.M. Koning George VI arriveert hier op 20 juni 1943 op de trappen van het douanegebouw en wordt begroet door Lord Gort (IWM).

Links: De koning bezocht ook Senglea, waar de bisschop, Mgr. Brincat, hem de beschadigde stad liet zien (IWM). Boven: De poort bij de haven is verwijderd terwijl in de gebouwen nu de 1e Maritieme Batterij van de Koninklijke Artillerie op Malta is gelegerd. Onder: De steen die precies een jaar na het bezoek van de koning op de trappen van het douanegebouw werd onthuld.







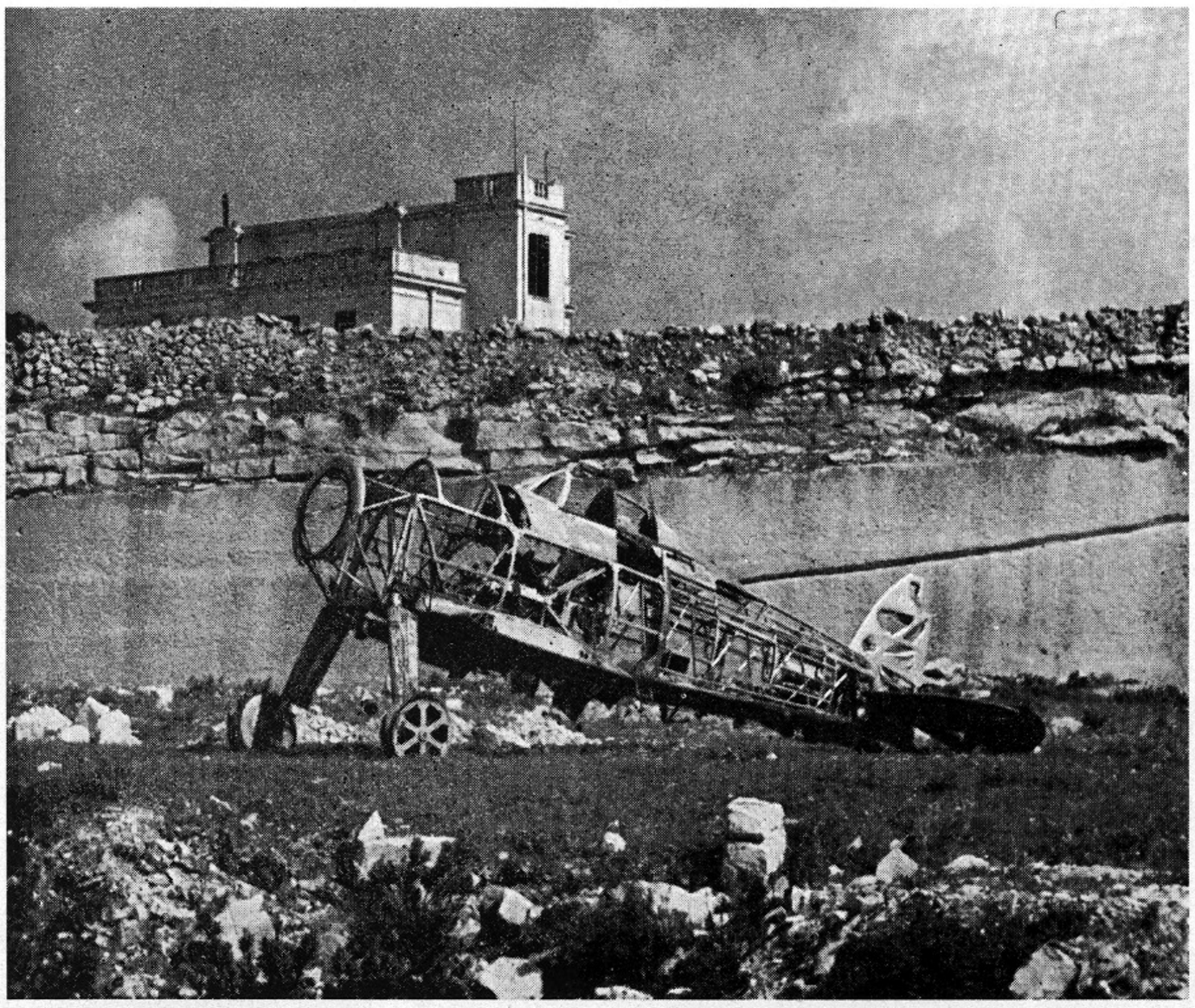
Boven: Lord Gord (die in maart 1946 overleed) wordt hier tot veldmaarschalk bevorderd (IWM). Rechts: De huidige Rode Kamer van de ambassadeur in het paleis.

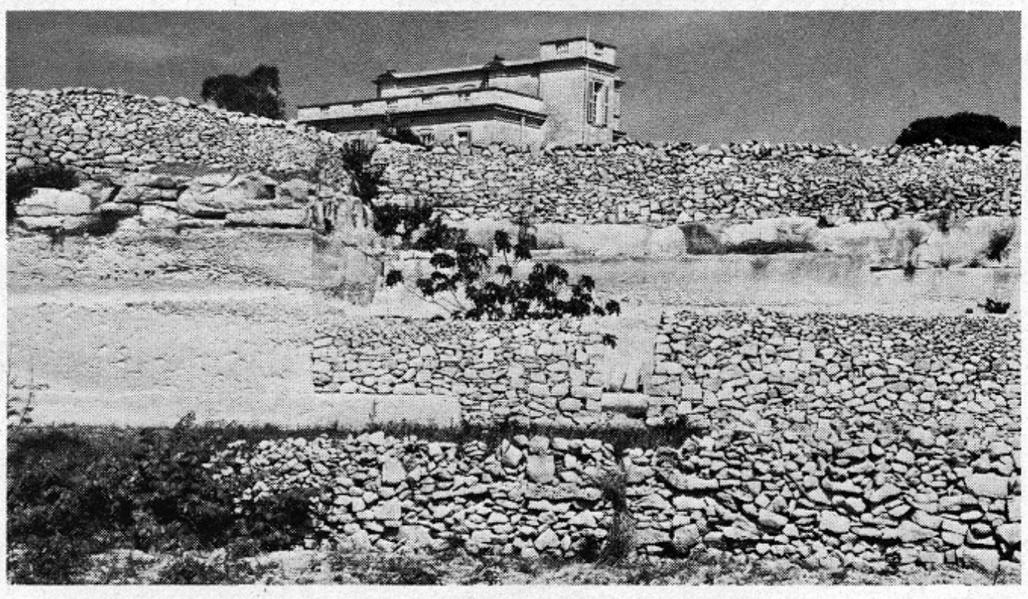
'40~'45 TOEN & NU

'Geloof'

Bijna een jaar nadat het beleg was gebroken, werd de 'Faith' aangeboden. Het was een van overgebleven Gladiators. Men had de romp van de N5520 die bij een luchtaanval op Hal Far beschadigd was, aangetroffen op een vliegtuigschroothoop bij Kalafrana.

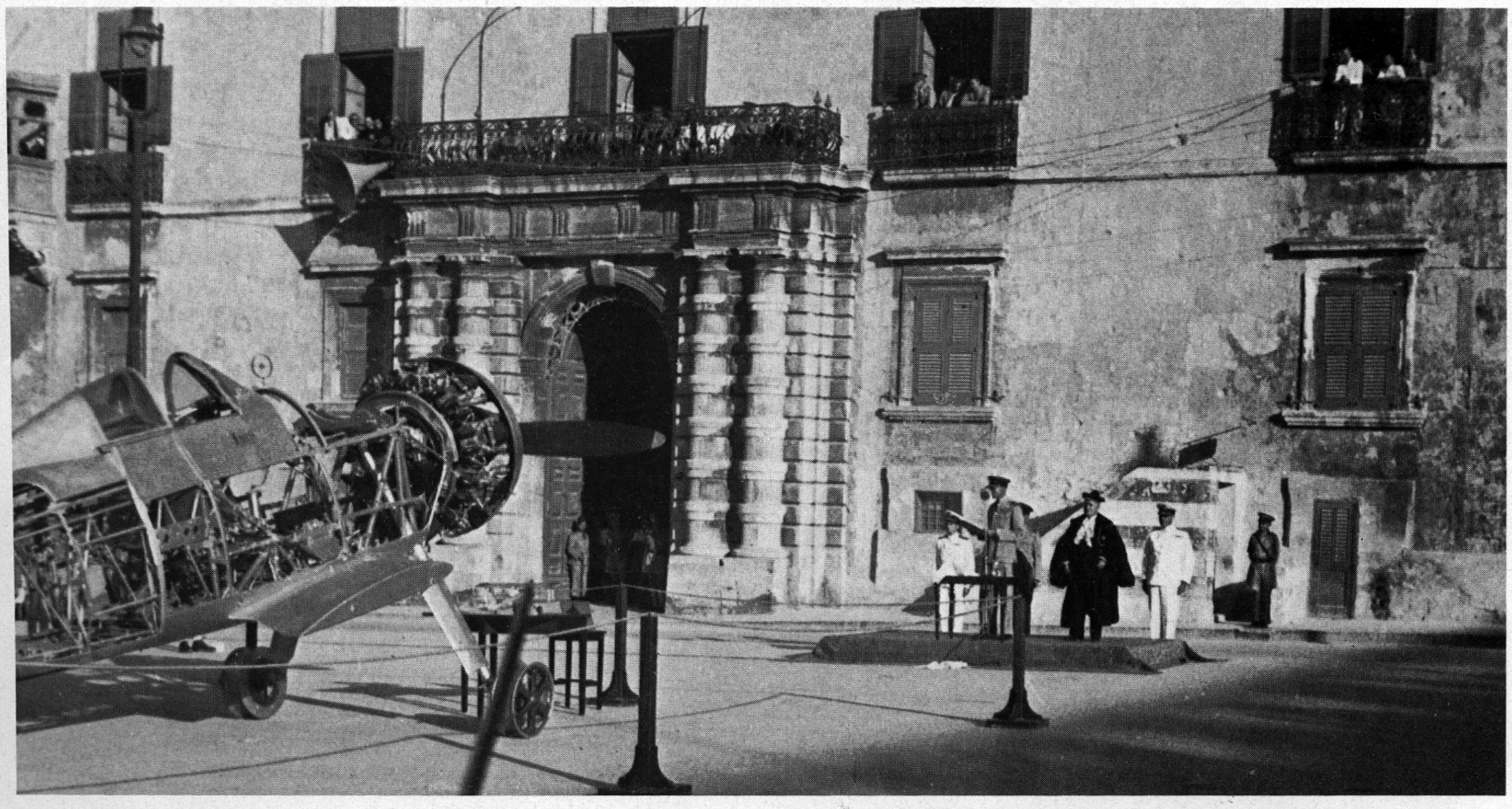
Op 3 september 1943 om 18.00 uur liep generaal Sir Keith Park vanuit het paleis naar het plein waar een erewacht stond opgesteld. Midden op het plein stond het skelet van 'Faith' dat van de vleugels was ontdaan en geheel zilverkleurig was geschilderd. In zijn toespraak memoreerde de generaal de bijzondere verrichtingen van de mannen van het eerste uur die gesymboliseerd werden door deze Gladiator. Na de oorlog bleek dat de Italianen de gevechtskracht van Malta in die eerste dagen op vijfentwintig toestellen hadden geschat. Namens de R.A.F. bood Sir Keits het toestel aan Sir Georg Borg aan die het namens de bevolking accepteerde. 'Faith' werd daarna tentoongesteld in de wapenkamer van het paleis waar het tot 1974 is gebleven.

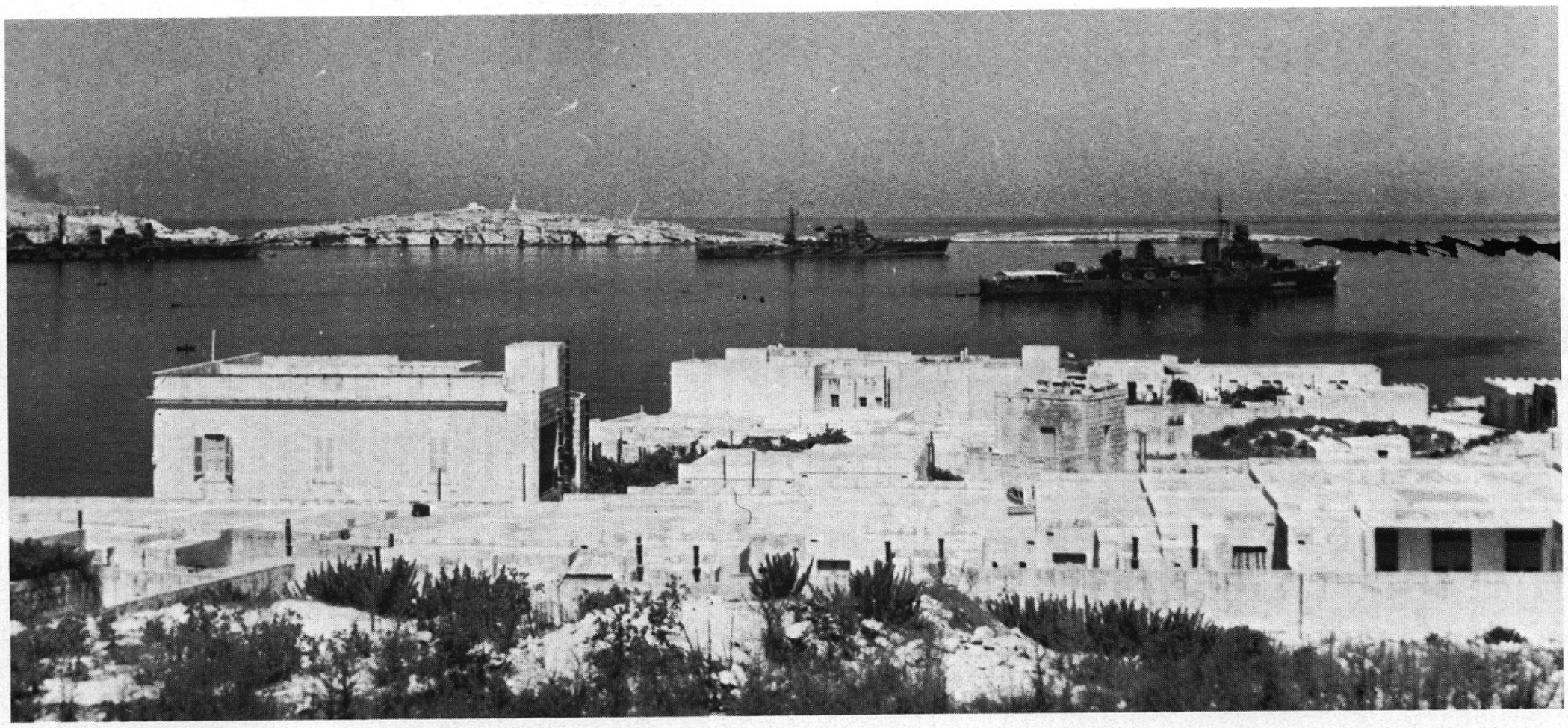




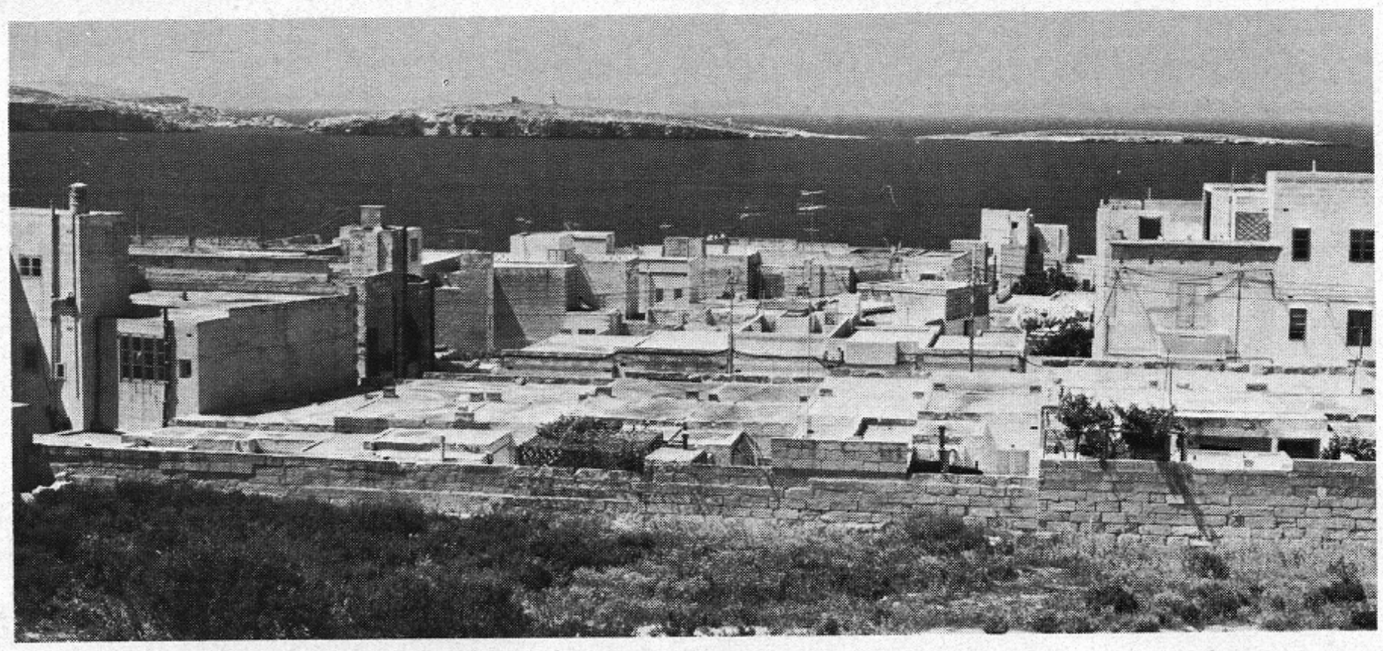
Onder: De aanbieding van 'Faith' door Sir Keith Park aan Sir George Borg op het plein voor het paleis. Boven: Met uitzondering van het reclamebord waarop bepaalde evenementen worden aangekondigd, ziet het paleis er tegenwoordig nog net zo uit.

Uiterst boven: Het casco van de N5520 op een braakliggend terrein bij het Kalafrana huis in 1943. Boven: Wij waren vastbesloten om de plaats terug te vinden, hetgeen uiteindelijk een eenvoudige zaak bleek.





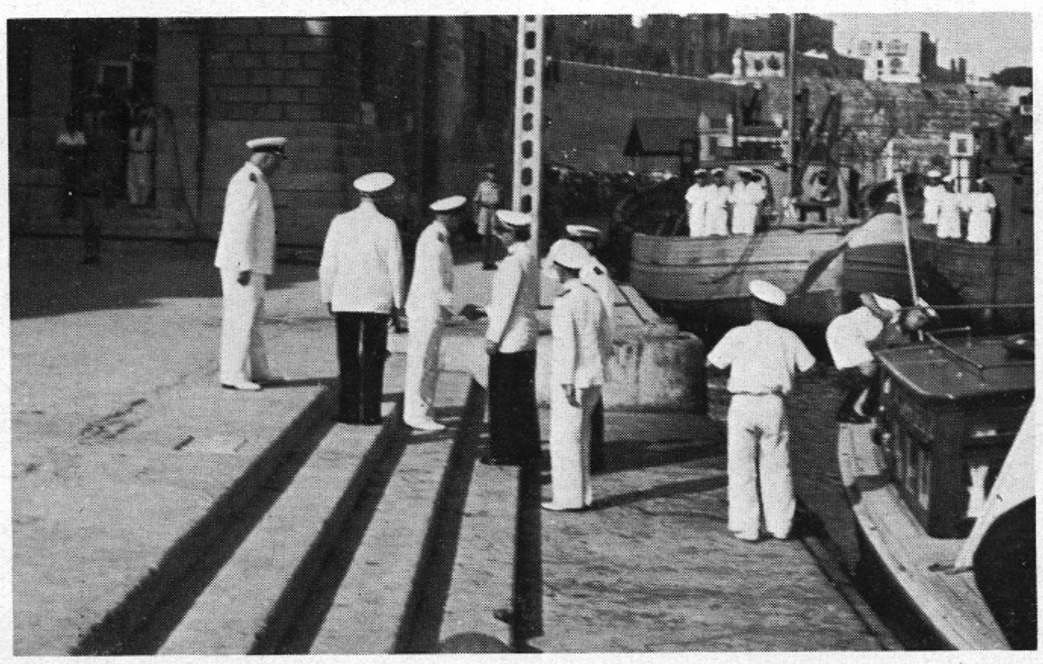
De overgave van de Italiaanse Vloot

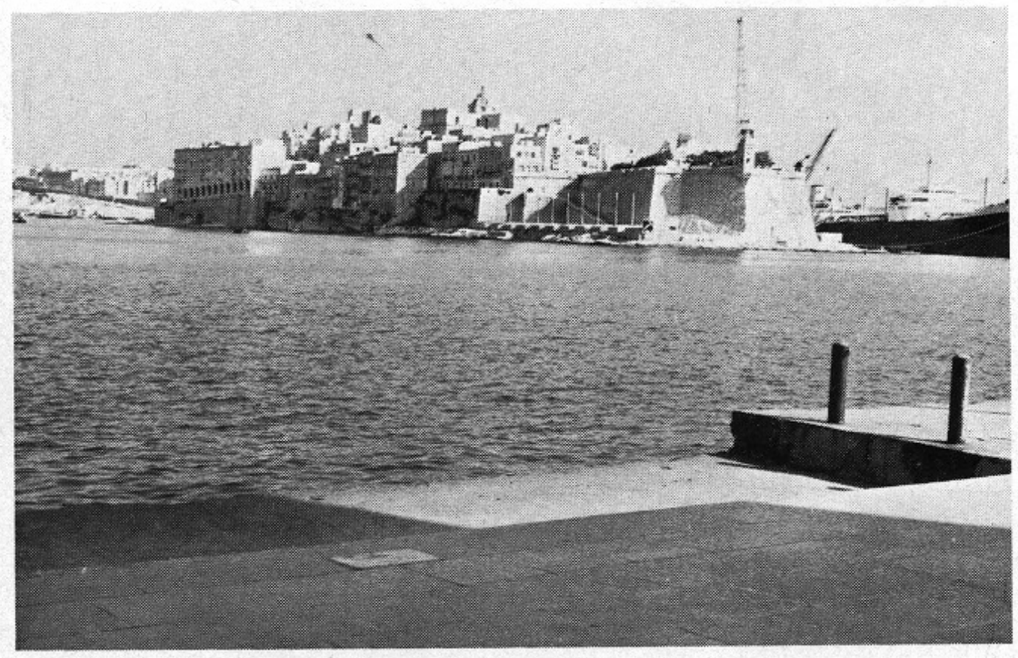


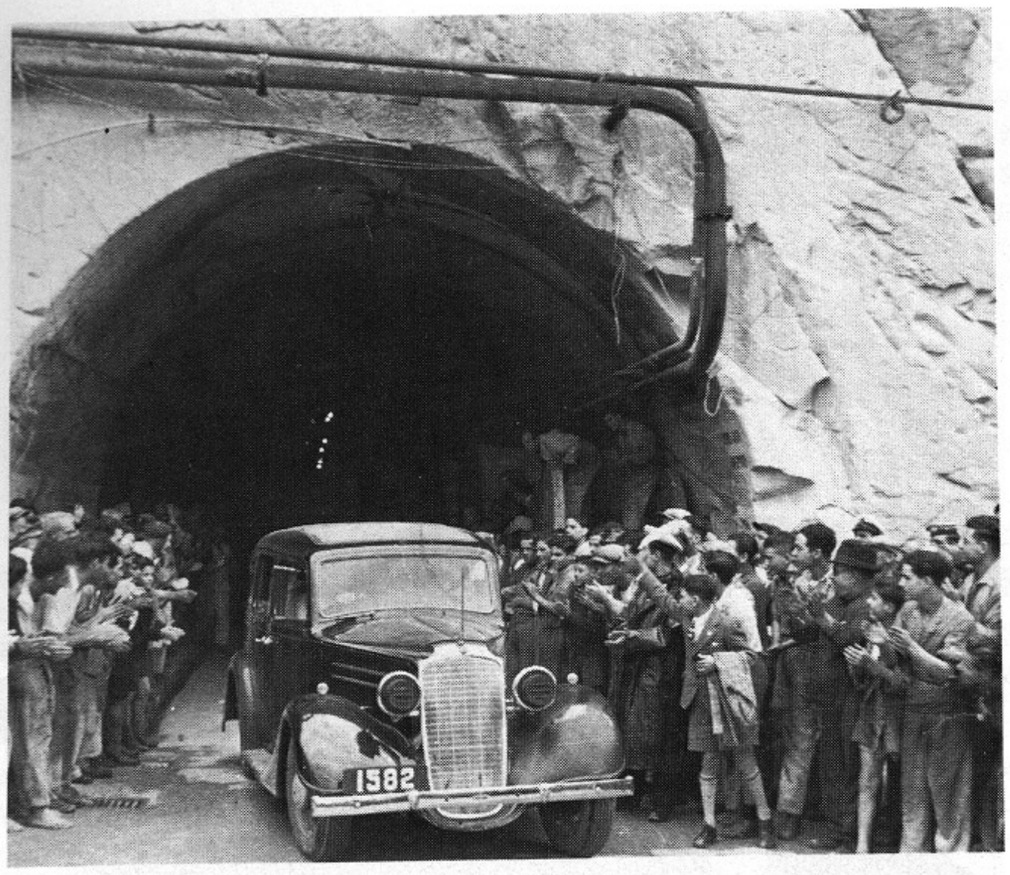
Uiterst boven: Italiaanse schepen in de St. Paul baai gefotografeerd vanaf de Uppa Bugibba tegenover de E.-straat. Op de achtergrond het eiland St. Paul. (Rechts op de foto is de censor weer bezig geweest om verdedigingswerken weg te werken). Boven: Dezelfde plaats in mei 1975.

In diezelfde septembermaand mochten de eilandbewoners het genoegen smaken van de overgave van de Italianen; hun vloot kreeg opdracht naar Malta te varen – de plaats die zij zo hardnekkig hadden proberen te veroveren.
De Geallieerden waren in juli op Sicilië geland. In september werd er een wapenstilstand met Italië gesloten en begonnen de landingen op het vasteland. Mussolini werd door zijn landgenoten geïnterneerd en Koning Emmanuel was weer aan de macht. Volgens de bepalingen van de wapenstilstand verliet de Italiaanse vloot op 8 september de havensteden Genua, Spezia en Taranto.
Kapitein Harry Butcher, de persoonlijke adjudant van generaal Eisenhower, die aan boord van de HMS Warspite was, beschrijft de gebeurtenissen: 'Toen wij de haven van St. Paulus op zaterdag 11 september om 09.00 uur bereikten, troffen wij daar twee andere Italiaanse slagschepen en een aantal kruisers en torpedojagers aan die vanuit Taranto waren gearriveerd. Wij legden langszij aan, maar eerst waren de Savoia en de twee slagschepen naast de Warspite komen liggen, waarvan de bemanning op het signaal van een bootsmanfluitje de houding aannam. Ook de Italianen hadden de houding aangenomen. Het was een bont gezicht op hun dekken met blauwe uniformen en de rode reddingsgordels. Toen zij ons bootsmansfluitje beantwoordden, klonk er een operette-achtige ondertoon in hun signalen, dat zweer ik. De Warspite liep de Grote Haven binnen en werd afgemeerd aan boeien bij het Douanekantoor. Wij hoorden dat admiraal da Zara, de oudste officier na de dood van de commandant, om 4 uur aan wal zou komen voor een ontmoeting met admiraal Cunningham. Een erewacht van de Warspite werd voor de landingsplaats van de Italiaanse admiraal bij het Douanekantoor opgesteld. Ik bleef kijken om foto's te maken van deze ceremonie. De admiraal werd aan wal gebracht door een met koper beslagen admiraalssloep; hij stapte vlug uit, salueerde voortdurend en schudde commodore Dick, die door admiraal Cunningham gestuurd was om de Italiaanse admiraal met de auto naar zijn kantoor te begeleiden, de hand. De verslagen admiraal inspecteerde snel en zakelijk de opgestelde erewacht waarna hij snel met commodore Dick in de auto werd afgevoerd die speciaal was verkozen om hem de schade te laten zien die de Italiaanse bommen aan Malta hadden toegebracht. Hij had net zo goed de zestig meter naar het kantoor van de admiraal kunnen lopen, maar 'ABC', zoals hij veelal bij de marine werd genoemd, gaf er de voorkeur aan de Italianen met de puinhopen op Malta, waarvoor zij gedeeltelijk verantwoordelijk waren, te confronteren.'

Linksonder: Admiraal da Zara stelt een aantal van zijn opperofficieren voor aan Commodore Dick bij het douanegebouw, 11 september 1943 (IWM). Onder: Dezelfde trap; links op de voorgrond de plaquette ter gelegenheid van het bezoek van koning George VI.

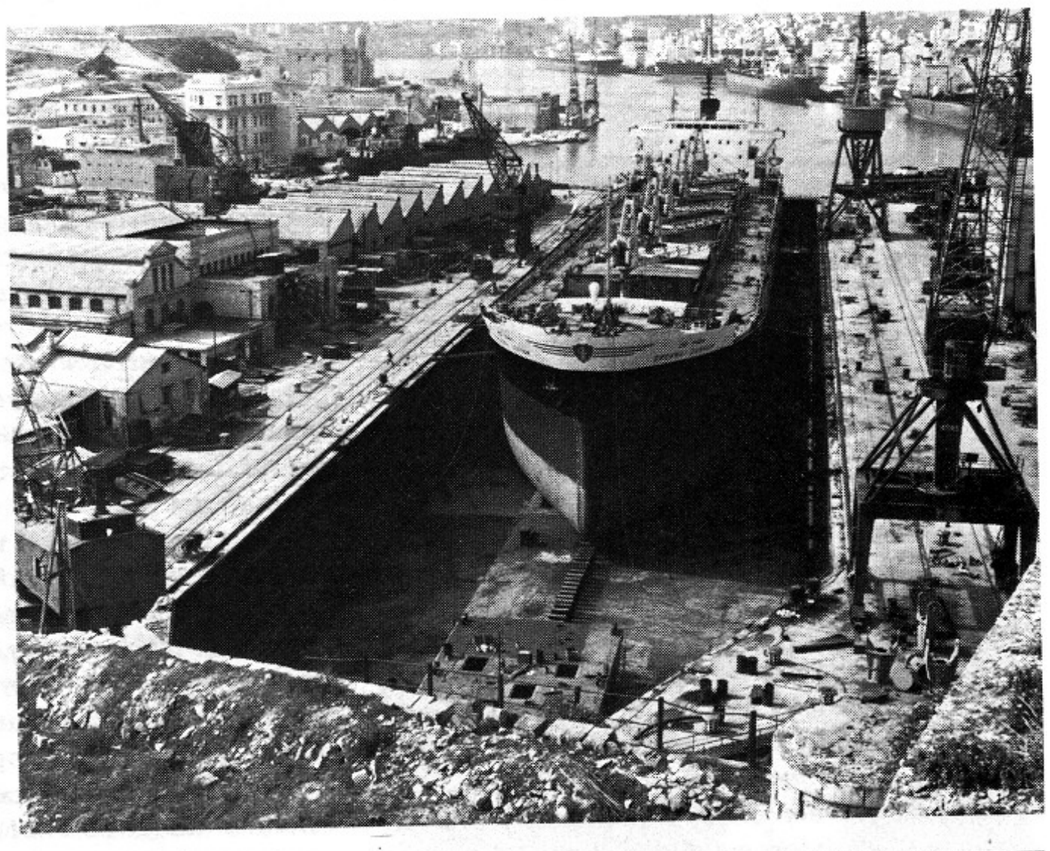






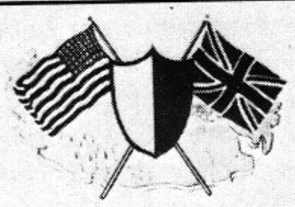
Links: Winston Churchill bezocht Malta in november 1943, waar hij op de 19e vanaf de werf van Parlatario door de bijna 400 meter lange Coradinotunnel werd gereden. Deze tunnels werden als hospitaalruimten gebruikt hetgeen nog bleek uit een bord dat wij aantroffen toen wij de werf van de Malta Dry Docks, de firma die de werf in 1959 overnam, bezochten. Op het moment dat dit artikel wordt gedrukt, zal de tunnel verdwenen zijn in verband met de aanleg van een nieuw droogdok. Wij konden ook de geschiedenis van de 14-PK Vauxhall no. 1582 achterhalen; deze werd in februari 1943 gevorderd van zijn eigenaar, in december 1944 weer teruggegeven en tenslotte in 1962 tot schroot verwerkt. Onder: Zo zag dok no. 4 er in 1943 en in 1975 uit.

Winston Churchill



en president Roosevelt

De president, Franklin D. Roosevelt, vloog op woensdag 8 december naar Malta. Hij was vergezeld van de generaals Eisenhower, Spaatz en Bedel Smith. De president overhandigde Lord Gort persoonlijk een oorkonde voor het volk van Malta namens Amerika. Deze werd later op het paleisplein tentoongesteld.



IN THE NAME OF THE PEOPLE OF THE UNITED STATES OF AMERICA I SALUTE THE ISLAND OF MALTA, its people and defenders, who, in the cause of freedom and justice and decency throughout the world, have rendered valorous service far above and beyond the call of duty.

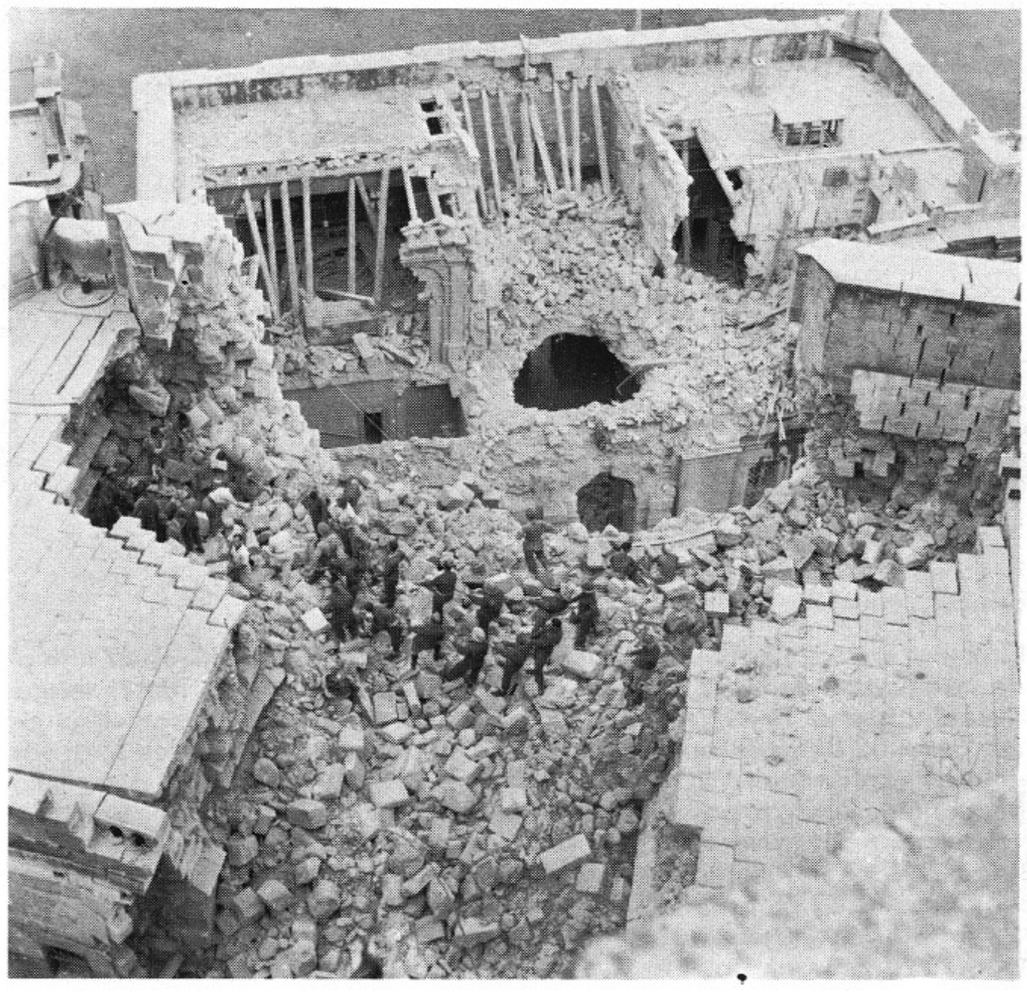
Under repeated fire from the skies, Malta stood alone but unafraid in the center of the sea, one tiny bright flame in the darkness -- a beacon of hope for the clearer days which have come.

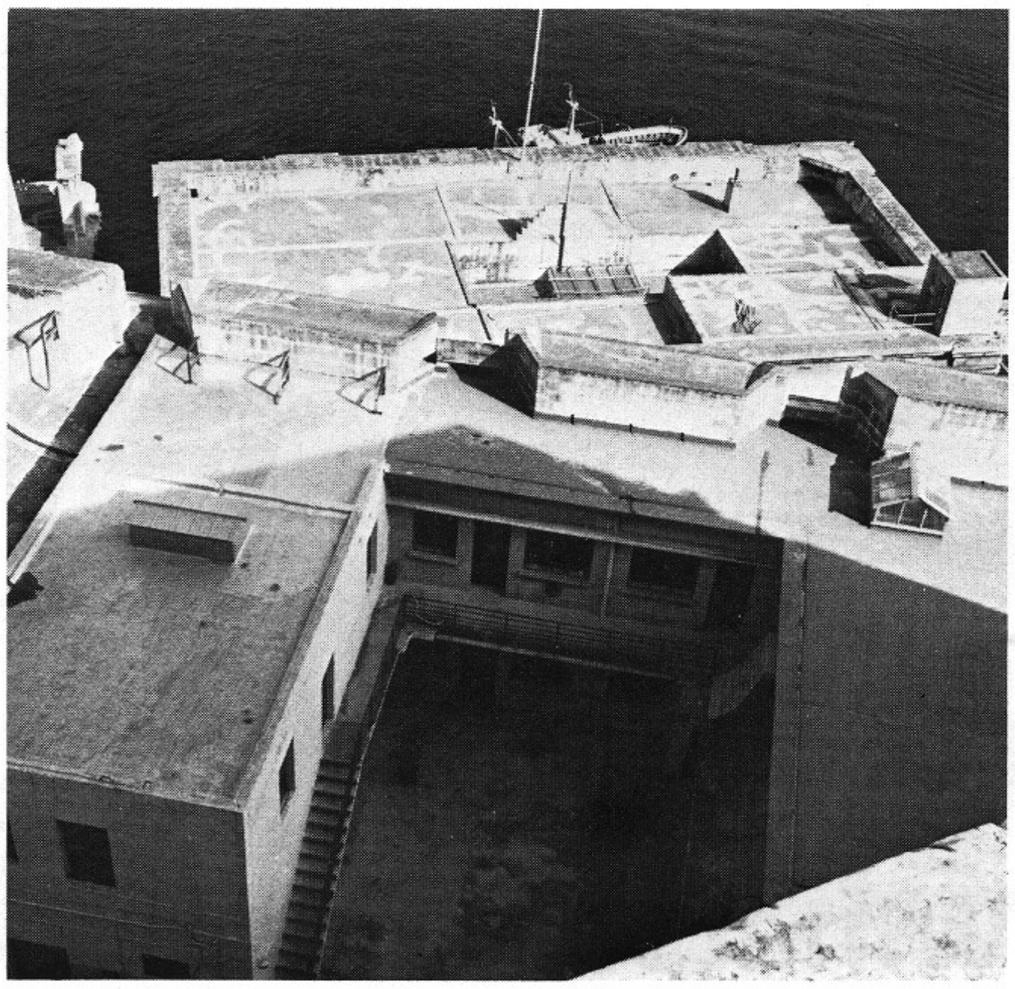
Malta's bright story of human fortitude and courage will be read by posterity with wonder and with gratitude through all the ages.

That was done in this Island maintains the highest traditions of gallant men and women who from the beginning of time have lived and died to preserve civilization for all mankind.

December 7th 1943
Date

Franklin D. Roosevelt
Franklin D. Roosevelt





Links: Het douanegebouw bij de Grote Haven. Het lag recht boven het hoofdkwartier en was in 1942 een van de doelen (IWM). Boven: Het kostte de uitgever halsbrekende toeren om een vergelijkende foto met inbegrip van de muur op de voorgrond te maken.

Malta in 1975

'40 ~ '45 TOEN & NU

Zoals iedereen weet, is Malta een toeristenoord geworden. Uiteraard betekende dit een grote toename van het aantal hotels en villa's, maar diegene die geïnteresseerd is in de gebeurtenissen van W.O. II, kan zijn hart nog steeds ophalen. Aanvankelijk concentreerden wij ons uiteraard op de vliegvelden. Luqa, dat nu wordt gebruikt door de R.A.F. en burgerluchtvaartmaatschappijen, is zodanig uitgebreid en gemoderniseerd dat er weinig van de oude situatie is terug te vinden. Desalniettemin slaagden wij er betrekkelijk eenvoudig in een vergelijkende foto van de Wellington in de schuilplaats te maken. Het is moeilijk te bepalen of de vele stenen muren rondom het vliegveld en langs de weg naar Hal Far vroeger als schuilplaatsen voor vliegtuigen hebben gediend. Uiteraard moet dat bij een aantal het geval zijn geweest, maar wij hebben daar geen bewijzen van kunnen vinden.

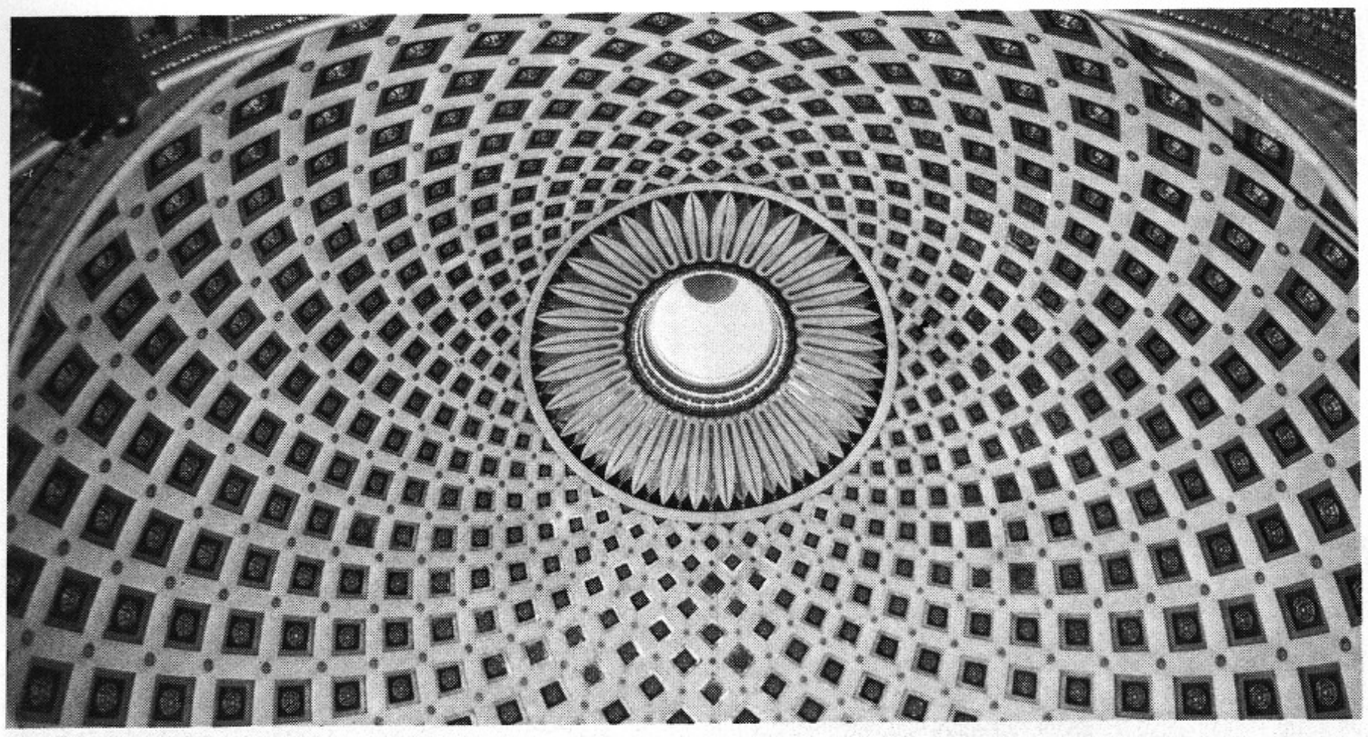
De voornaamste landingsbaan op Luqa, lopend van noordwest naar zuidoost, wordt door de regering uitgebreid waardoor zij geschikt wordt voor landingen met Jumbo jets. Door deze uitbreidingswerkzaamheden verdwijnt het landingsgebied Safi compleet, hoewel wij nog niet te laat waren om de overblijfselen van de oude hangars die nu door de bouwfirma's worden gebruikt, te fotograferen.

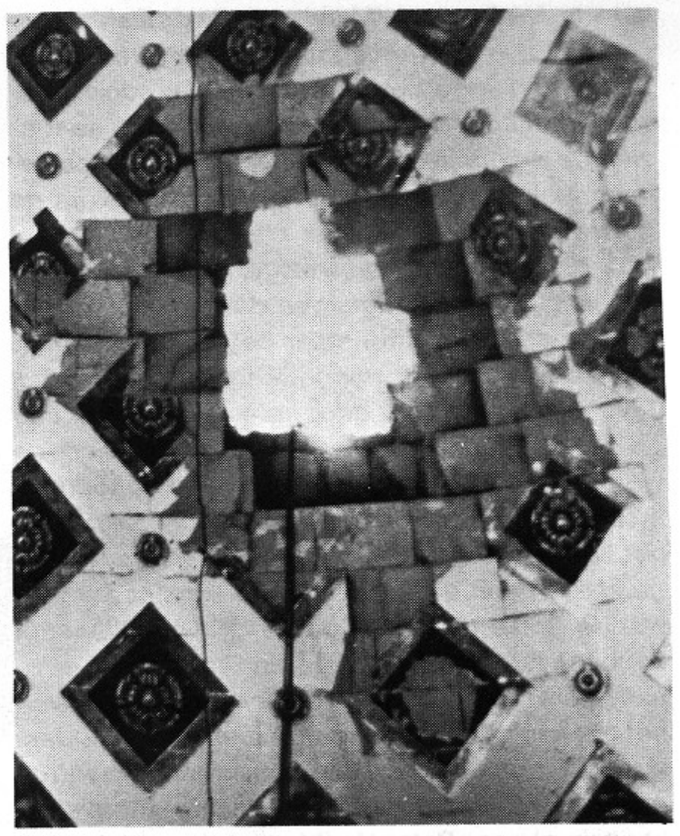
Hal Far, de thuishaven van de eerste gevechtseenheid wordt nog steeds door de RAF gebruikt. De foto van het casco van 'Faith' voor een villa, in een artikel uit de oorlog, deed de uitgever weer naarstig speurwerk verrichten. Wij wilden een vergelijkende foto maken hoewel het ons een schier onmogelijke opgave leek. Uiteindelijk bleek dat veel eenvoudiger dan wij hadden verwacht aangezien het huis nog geen honderd meter vanaf de weg tussen het vliegveld en de oude RAF-basis Kalafrana bleek te staan. De omgeving was iets veranderd, maar toch konden wij een uitstekende vergelijkende foto maken.

Het oude RAF-vliegveld in Ta'Qali, later gebruikt door na-oorglogse straaljagers, werd op 15 februari 1968 weer aan Malta overgedragen en is nu verlaten. Een gedeelte van de basis wordt gebruikt door de Mdina Glass Company terwijl aan de oostkant van het vliegveld bulldozers bezig zijn om de startbanen af te breken die plaats moeten maken voor een fabrieksgebouw. De overblijfselen van de na-oorlogse verkeerstoren en de schuilplaatsen in de rotsen zijn nog steeds te zien. In de weekeinden worden op een apart stuk van de landingsbaan race-wedstrijden gehouden door plaatselijke enthousiaste autosportbeoefenaars.

Qrendi, waarvan wij een aantal goede foto's van de officiële opening in 1942 hadden, is nu ook verlaten. Na sluiting werd het als munitie- en wapendepot gebruikt; tegenwoordig is de oost-westelijke startbaan verdeeld in een aantal aparte stukken, waarvan wij de bedoeling niet konden achterhalen. De verkeerstoren is als kantoor in gebruik en de schuilplaatsen in de omgeving worden door een pluimveebedrijf gebruikt. De voornaamste militaire inrichtingen zijn nog steeds gesitueerd aan de noordkant van het eiland. Hier bevinden zich de St. Patrick en de St. Andrew kazerne. Hier was ook het hospitaal dat in de oorlog werd gebombardeerd. Wij hadden een serie foto's van deze vernielingen en konden dan ook prachtige vergelijkende opnamen maken. Het puin van de vernielde gebouwen is ook nog op onze recente foto's te zien. Wij kregen speciale toestemming om de Lascaris kazerne te bezoe-

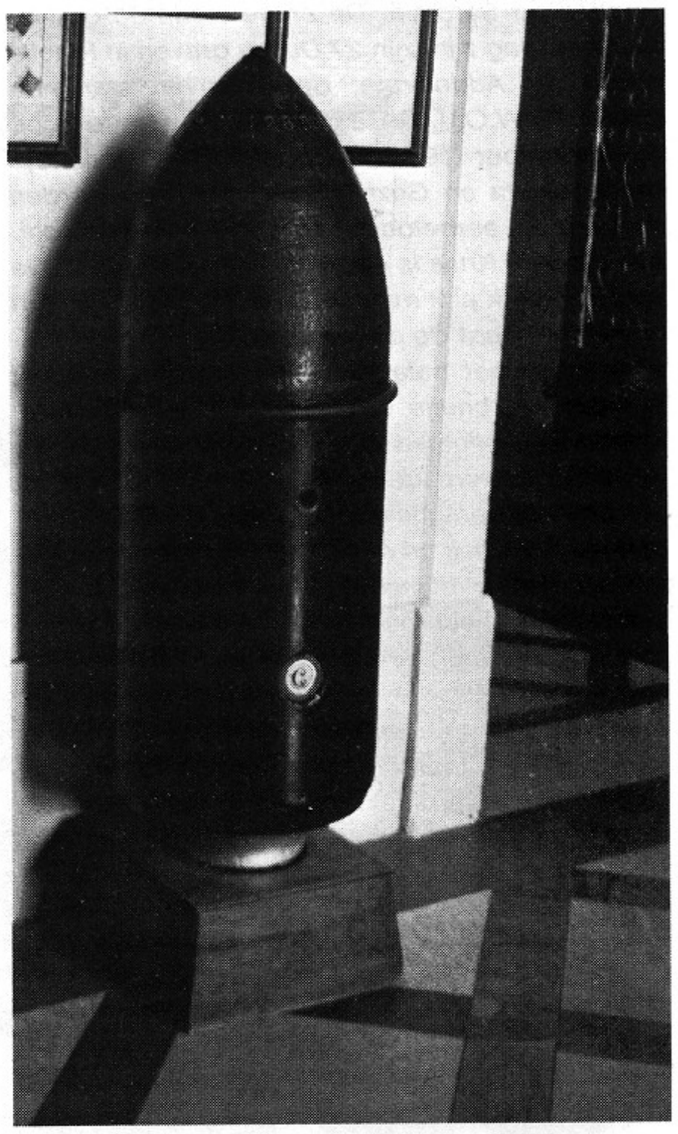
Wij reconstrueerden een dag uit het leven van Christina. Eerst ging ze voedsel halen bij de gaarkeuken (nu Cordina's Handelscentrum) om daarna . . .





Boven: het gat in het dak van de Mosta katedraal, veroorzaakt door de op 9 april gevallen 500 kg bom. Links: De koepel werd zorgvuldig hersteld; nu ziet men niets meer van de schade.

ken waarvan een deel zich in de rotsen onder Valetta zelf bevindt. Hier was het hoofdkwartier in de oorlog gevestigd en wij hoopten dat wij het oude centrum voor gecombineerde operaties zouden kunnen terugvinden. Een nieuwe centrale verwarmingsinstallatie maakte een aantal van de vergelijkingen erg moeilijk, maar met de hulp van commandant Mike Philips konden wij uiteindelijk de klok toch terugdraaien. De Lascaris kazerne wordt door de Engelse marine nog steeds als hoofdkwartier Middellandse Zee gebruikt en wij hoorden dat de oude commandokamer bij gelegenheid nog steeds voor NATO-oefeningen wordt gebruikt. In Valetta brachten wij een paar dagen door om vergelijkende opnamen van de foto's uit de jaren veertig te maken. Wij vonden het een uitstekend idee om een serie foto's te vergelijken van de vrije dag van Christina, het meisje uit het vluchtleidingscentrum. Men heeft ons verteld dat zij de vriendin van een van de piloten op Malta was en dat zij na de oorlog op Malta is gebleven. Daarna maakten wij een aantal foto's van het Operagebouw dat nog steeds niet hersteld is en van Kingsway, de hoofdstraat van Valetta, die in 1974 voor het gemotoriseerde verkeer werd afgesloten. Een dag nadat wij deze foto's hadden gemaakt, werd Kingsway herdoopt in de Republic Street! Wij beklommen de trappen bij het paleis naar het uitkijkpunt dat nu nog steeds wordt gebruikt bij het binnenlopen van schepen in de Grote Haven. Hoewel er een nieuwe vlaggemast in de plaats van de oude is gekomen, enscèneerden wij met majoor Busuttil, het hijsen van de rode vlag dat in de oorlog bij luchtalarm plaatsvond. Aangezien deze vlag nu echter wordt gebruikt als waarschuwing voor onontplofte bommen, hesen wij de vlag maar enkele decimeters. Nu wij het toch over bommen hebben; bij de uitbreidingswerkzaamheden van de landingsbaan op Luqa zijn tot nu toe veertien onontplofte bommen gevonden, voornamelijk 250 kg bommen. Deze werden onschadelijk gemaakt door de Explosievendienst op Malta waarbij de conventionele methoden van het Britse leger werden toegepast (T & N nummer 3). In vier jaar tijd heeft het Explosieventeam onder leiding van kapitein Cauchi Ingkott, tot april 1975 de volgende aantallen explosieven onschadelijk gemaakt: 137 granaten van 3 tot 6 inch; 5 granaten groter dan 6 inch; 118 40 mm granaten; 184 20 mm granaten; 25 2 inch en 15 3 inch mortieren; 9 Duitse bommen en granaten van verschillende typen. Aantal gevonden Duitse bommen: zeven 55 kg bommen; twee 70 kg bommen; negen 250 kg bommen; vier 500 kg bommen. Verder werden er een 15 kg. en zeventien 2 kg. anti-personeelbommen van Italiaanse makelij aangetroffen. Door de rotsachtige structuur van het eiland valt er weinig op te graven voor wat betreft neergestorte vliegtuigen; daarom concentreert het oorlogsmuseum zich op de zeebodem. Hier zijn de Spitfire en de Stuka (zie pag. 40, 41) slechts het begin; het jongste project is de berging van een Italiaanse SM 79. Op de zeebodem liggen niet alleen verongelukte vliegtuigen en tot zinken gebrachte schepen. De Amerikaanse strijdkrachten dumpten vanaf de Benghisarots jeeps en overtollig materiaal, waar al driftig naar is gedoken door amateurduikers. Maar wat gebeurde er met de honderden afgeschreven Engelse en de restanten van de vijandelijke vliegtuigen? Dennis Barnham zei daarover in 1942: 'Vanmorgen heb ik getekend en geschilderd. Ik heb een van de monumenten geschilderd ter nagedachtenis aan de laatste eenheid bommenwerpers die wij hier hebben gehad – een van de schrootplaatsen in een vallei bij Safi. Een overweldigend onderwerp, hoewel mijn schilderij een totale mislukking was – een diepe sleuf uitgehakt in de rotsen en tot aan de rand gevuld met de blauwzwarte overblijfse-



. . . met de hulp van Lisa, een buurmeisje, de dagelijkse watervoorraad te halen uit de . . .

len van 'Wellington', 'Maryland', Swordfish', 'Hudson' en vele andere vliegtuigen, die als verbleekte beenderen liggen weg te roesten.'Dit soort groeves kan men overal op het eiland vinden aangezien de natuursteen hier het voornaamste bouwmateriaal is. Deze groeve werd met aarde gedempt toen een Halifax die op Luqa landde, zich bijna bij de al aanwezige vliegtuigwrakken voegde. Hoeveel vliegtuigen daar nog begraven liggen, weet niemand, maar het oorlogsmuseum heeft hier nog legio mogelijkheden. Op 9 april 1942 viel er een bom door het koepelgewelf van de Mosta kerk, op drie na de grootste in de wereld. Op dat moment waren er driehonderd mensen in de kerk. Als door een wonder ontplofte de 500 kilo bom niet en zij werd onschadelijk gemaakt door de 128e Bomopruimingseenheid van de Britse Genie. De bom wordt nu in de kerk tentoongesteld. De schade aan de koepel is zo bekwaam gerepareerd dat men niets meer van het gat kan zien. Vanwege de rotsachtige bodem was het niet praktisch om individuele graven te maken en de eerste piloot die sneuvelde, kapitein-vlieger Peter Keeble, ligt dan ook begraven in het collectieve graf nummer 2 op het marinekerkhof in Capuccini. Op het eiland liggen geen Duitse of Italiaanse gesneuvelden meer. In 1960 werden er 120 Duitsers opgegraven en overgebracht naar het Duitse Oorlogskerkhof in Cagliari op Sardinië. De enige vreemde graven die er nu nog zijn, zijn 27 Duitse graven in Rinella en vijf in Addolorata; deze graven stammen echter uit W.O. I. De laatste Italianen werden op 26 november 1964 op Comino (een eilandje tussen Malta en Gozo) opgegraven. Zij werden met militair eerbetoon naar Italië overgebracht. Het George Kruis is een bezienswaardigheid die men eigenlijk niet mag missen. Bij het einde van de oorlog werd de onderscheiding in de wapenkamer van het paleis tentoongesteld terwijl het persoonlijke briefje van koning George VI in de Nationale Bibliotheek in Kingsway, sorry, Republic Street, werd geëxposeerd. In 1972 besloot men de onderscheiding en het briefje samen tentoon te stellen en daarom werd de onderscheiding naar de Bibliotheek overgebracht. Daar kan men het geheel nu bekijken. Toen wij in de bibliotheek waren, kon niemand ons precies vertellen wat er op de achterkant van de onderscheiding stond en dr. Depasquale was zo vriendelijk voor ons de onderscheiding uit de lijst te halen, waarna wij de verbleekte blauwe letters op het lint konden lezen;

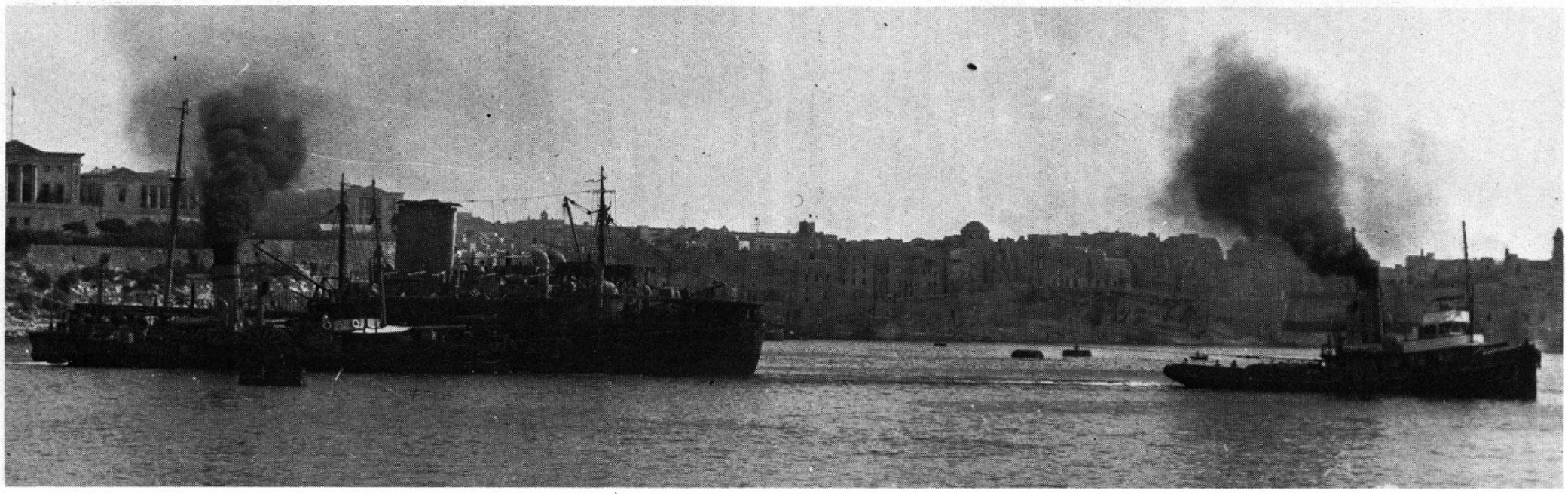
Voor
Het Eiland Malta
15 april 1942

Ondanks verwoede speurtochten konden wij de oorkonde die president Roosevelt in 1943 aan het eiland aanbood, niet achterhalen. Rest ons nog om een verhaal af te maken – het lot van de zwaar beschadigde tanker Ohio, die in augustus tot Malta was doorgedrongen. Kort nadat haar kostbare lading was gelost, was de tanker naar een ander deel van de haven gesleept waar zij later in twee stukken is gebroken. Men heeft nog wel geprobeerd het schip weer te repareren, maar de plaatselijke mogelijkheden daartoe waren onvoldoende en de kosten om de twee helften naar Gibraltar of Alexandrië te slepen waren veel te hoog om het transport te rechtvaardigen. Zij werd gebruikt als geïmproviseerde opslagplaats en later ingericht voor de huisvesting van Joegoslavische troepen. Op 19 september 1946 werd haar toekomst definitief bepaald. De twee verroeste helften werden naar diepe wateren op een afstand van 15 kilometer van Malta gesleept waar haar executeur, een torpedojager al lag te wachten. Na de eerste schoten verdween het achterstuk, dat indertijd zo door de Duitse bommen was beschadigd, snel naar de zeebodem. Het voorste deel weigerde echter om te zinken. Pantsergranaten teisterden de brug en het opgelapte middenstuk dat indertijd door een Duitse torpedo was geraakt. Langzaam verdween zij in de golven . . . de boeg als een laatste groet naar de hemel gericht . . . toen was ze verdwenen.

. . . gemeenschappelijke kraan . . . Hé . . . geen water meer?

De stoffelijke resten van de laatste drie op het eiland begraven Italianen worden hier naar een Italiaans marinevaartuig gedragen. Hun lichamen spoelden in 1942 op het eiland Comino aan.

De redder van Malta, de eens zo trotse Ohio, wordt hier naar zijn laatste rustplaats gesleept (Times of Malta).



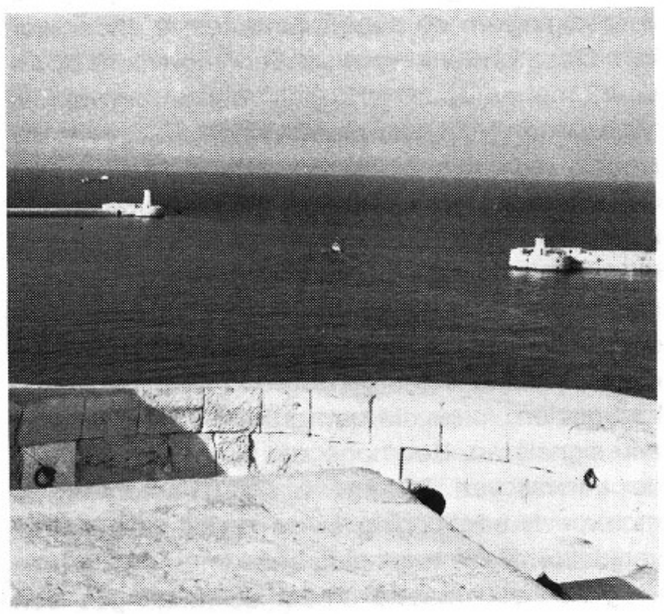
De Italiaanse marine-aanval op de Grote Haven

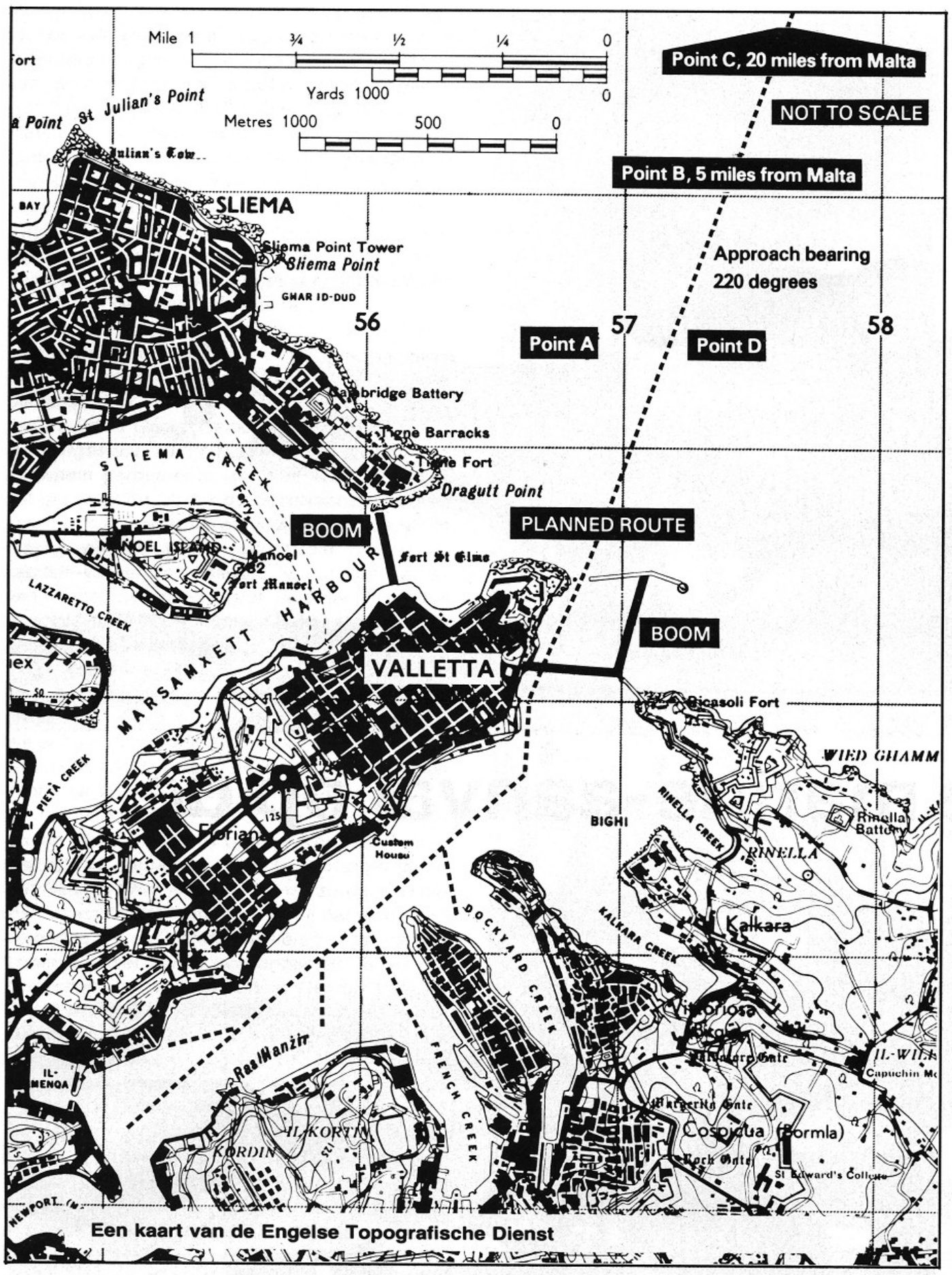
'40~'45 TOEN & NU

Twaalf dagen voor het einde van de Eerste Wereldoorlog betekende een onderzeese aanval op de haven van Pola door Italiaanse duikers een keerpunt in de geschiedenis van de scheepvaart. Het ondermijnen en tot zinken brengen van de Viribus Unitis was het eerste succes in een nieuwe vorm van oorlogvoering ter zee, een vorm die met succes werd ontwikkeld, geperfectioneerd en toegepast door de Italiaanse marine in de Tweede Wereldoorlog. De benoeming in 1941 van capitano di fregata (commandant) Vittorio Moccagatta tot commandant van de '10e' of '10e Lichte Flotille' zoals deze gespecialiseerde tak van oorlogvoering werd genoemd, betekende het begin van een periode van intensieve training, recrutering en oefening. Het 10e Flottille had twee afdelingen, de Oppervlakte- en de Onderwaterafdeling. De Oppervlakte-afdeling die de aanval op Malta uitvoerde, stond onder commando van capitano di corvetta (luitenant-ter-zee) Giorgio Giobbe. Mislukte aanvallen op Alexandrië en Gibraltar werden gevolgd door een succesvolle operatie in de Sudabaai waarbij gebruik werd gemaakt van explosieve motorboten (barchini explosivi). De Italiaanse eenheid claimde dat zij de York tot zinken zou hebben gebracht, maar de Britse Marine gunde haar die eer niet en verklaarde dat een Duits bombardement de oorzaak was geweest! De barchini waren platbodems van ongeveer 5 meter lengte; ze werden aangedreven door een Alfa-Romeo buitenboordmotor die het schip een snelheid kon geven van ongeveer 50 km per uur. In de boeg van de boten zat een springlading van 300 kilo die door contact of door waterdruk tot ontploffing kon worden gebracht. De bestuurder stuurde zijn boot op het doel af, zette het roer vast en maakte vervolgens gebruik van

Uiterst boven: De MAS 451, een van de deelnemers aan de aanval op Malta, in actie. Boven: Een van de Boforkanonnen die de haveningang beschermen. De versperring is weggesleept (achter het voorste schip) om een konvooi de haven binnen te laten (IWM). Onder: Dezelfde plaats nu; Fort St. Elmo ligt net niet zichtbaar op de foto links.

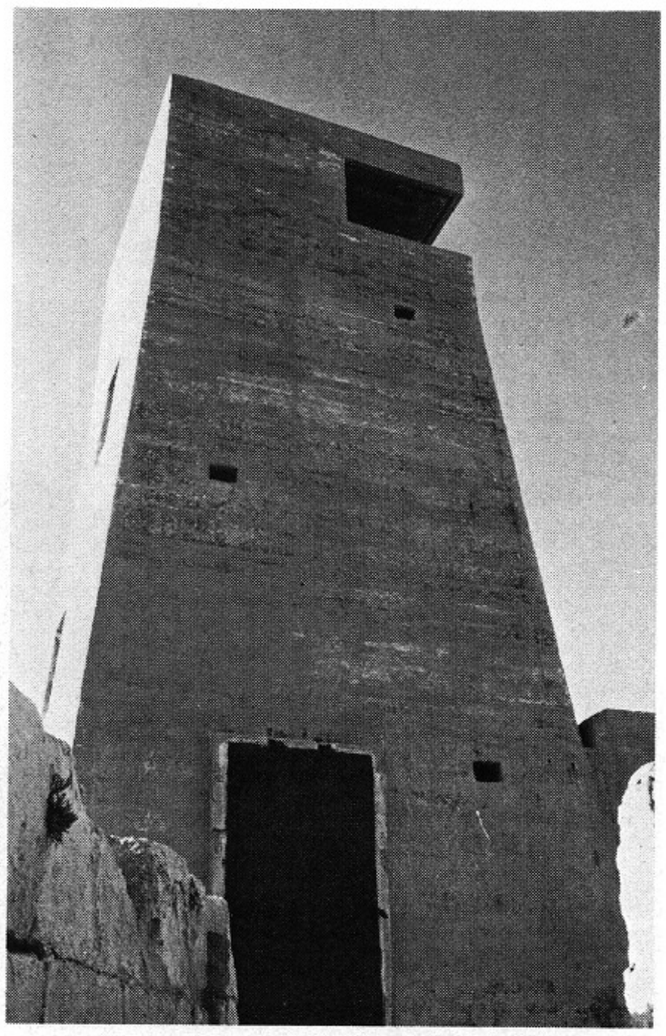
een soort schietstoel waardoor het achterste deel los kwam; dat bleef drijven en beschermde hem tegen de schokgolf onder water van de explosie. Op het moment dat de boot het doel raakte, werd zij door een serie kleine ladingen in tweeën gedeeld waarbij het voorste gedeelte zonk en op de vastgestelde diepte tot ontploffing kwam.
In april 1941 werd begonnen met de voorbereidingen voor een aanval op de Britse marinebasis op Malta. De Grote Haven, waarschijnlijk een van de beste natuurlijke havens ter wereld, bestaat uit een groot aantal aparte havens die 'kreken' worden genoemd. Dit doel werd door de Italianen gekozen ondanks de aanwezigheid van de grote massieve stenen forten die de haveningang bewaakten. De forten van St. Elmo en Ricasoli bewaakten de voornaamste haven, terwijl fort





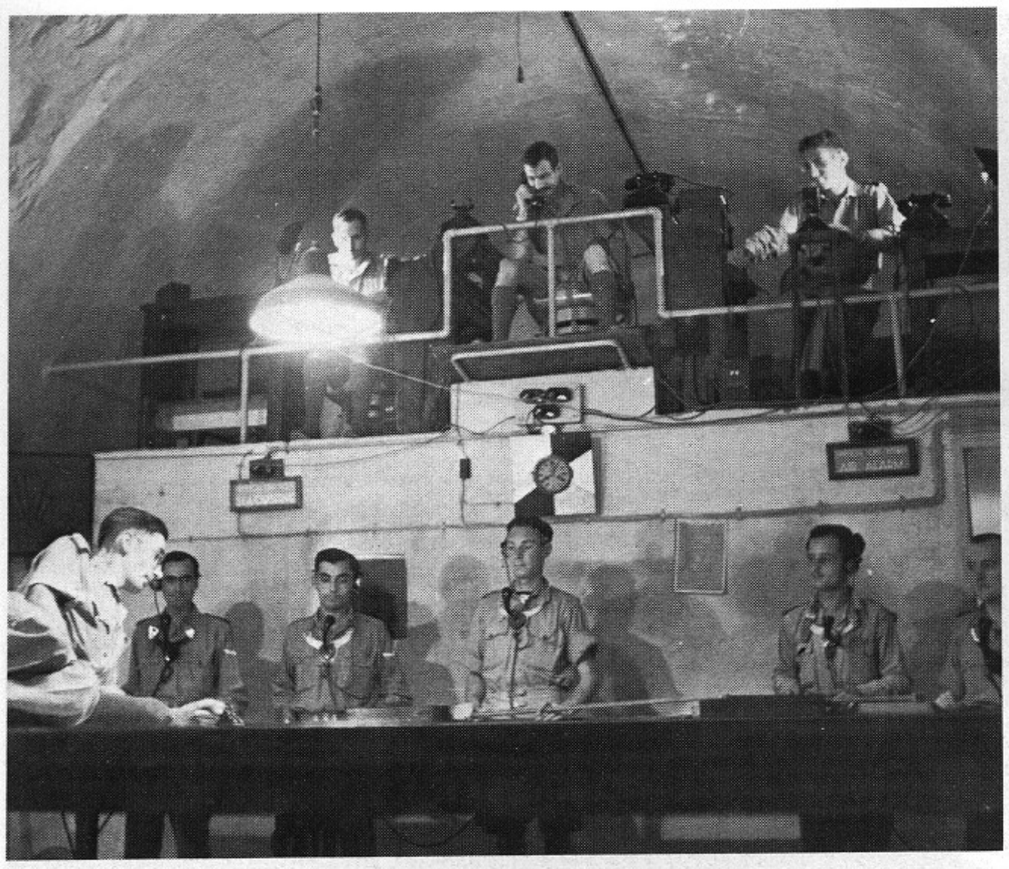
Een kaart van de Engelse Topografische Dienst

Tigne de verdediging vormde van de nabijgelegen haven van Marsamett. Een stenen strekdam die vanaf Fort Elmo de haveningang afschermde, kon door middel van een anti-onderzeebootnet worden afgesloten. Vlak bij het punt waar de strekdam en het fort bij elkaar kwamen, bevond zich een stalen traliebrug die op twee stalen pijlers rustte en die in vredestijd door kleinere boten werd gebruikt om de haven binnen te lopen. Die haveningang was echter nu door grote stalen netten, die vanaf de brug naar beneden hingen, afgesloten. Het plan was om de barchini's de haven binnen te laten varen en los te laten op de aanwezige doelen. Capitano Moccagatta maakte persoonlijk twee verkenningstochten om de haveningang, de verdediging en de naderingsroutes te onderzoeken. Deze verkenningen werden uitgevoerd op 25 en 28 mei en op 26 juni, vlak voor de aanval, die twee dagen later zou plaatsvinden. Tijdens deze laatste verkenningstocht naderde hij Malta tot op drie kilometer en hij meldde dat hij tijdens een luchtaanval in de bundels van de ontstoken zoeklichten huizen had kunnen onderscheiden. Wat hij niet ontdekte was dat de havenverdediging ook over een oppervlakte-radarinstallatie beschikte die zijn kleine verkenningsgroep over het hoofd had gezien, maar die een grotere eenheid direct zou signaleren. Een hoge zee noopte de eenheid de aanval van 28 juni af te gelasten terwijl motorpech een poging in de nacht van 30 juni verijdelde. Deze tegenslag betekende een vertraging van een maand omdat de maan pas een maand later weer gunstig zou staan voor een nachtaanval. Deze onverwachte vertraging gaf majoor Teseo Tesei, een toegewijd marineofficier, die de tweepersoons menselijke torpedo had ontwikkeld (SLC), de kans om te bepleiten dat zijn eenheid met de aanval zou meedoen. Hij vond dat de SLC's meer kans hadden op een ongezie-ne nadering en dat zij in plaats van de haven via de hoofdingang binnen te varen de netten bij de brug konden vernielen, waarna de barchini's ongehinderd de haven zouden kunnen aanvallen. Hij bood zichzelf als vrijwilliger aan hoewel hij geweten moet hebben dat hij slechts weinig kans zou hebben om terug te keren van deze zelfmoordaanval. Er werd een nieuw aanvalsplan gemaakt waarin de ideeën van Tesei werden verwerkt. In plaats van de barchini's naar Malta te slepen zoals al eerder zonder succes was geprobeerd, zou volgens het nieuwe aanvalsplan de eenheid worden vervoerd met de Diana, een boot van 1568 ton die tevens een MTL zou slepen waarop de SLC menselijke torpedo's werden vervoerd. De Diana zou haar lading op een afstand van circa 30 kilometer van Malta (punt C) lossen. De eenheid bestond daardoor uit: De Diana onder commando van kapitein Mario Di Muro die de MTL zou slepen, waarop de twee SLC's zouden liggen. Majoor Teseo Tesei met zijn assistent, secondo capo palombaro Alcide Pedretti in de SLC no. 1, die het net bij de pier zouden aanvallen terwijl de tweede SLC met kapitein Franco Costa en sergeant Luigi Barla, de


Een van de torens die nu nog bij Fort St. Elmo staan en vanwaaruit het vuur van de 6-ponderkanonnen die de haveningang beschermden, werd geleid.

onderzeebootbasis bij het eiland Manoel in de haven van Marsamett zou aanvallen. Verder werd de eenheid geëscorteerd door de motortorpedoboten no's 451 en 452. De no. 452 zou een kleine motorboot op sleeptouw hebben (MTSM). Deze boot, onder commando van luitenant Giobatta Parodi, zou de kleine eenheid naar een punt leiden op een afstand van 8 kilometer van Malta (punt B). De MTSM, met aan het roer capitano di corvetta Giorgio Giobbe, zou dan de barchini's naar punt D, op een afstand van 1000 meter van de haven brengen. De andere torpedoboot, de MAS 451, onder leiding van luitenant Giorgio Sciolette, zou het slepen van de MTL overnemen met de twee SLC torpedo's van de Diana. Dit zou gebeuren op punt C en de MTL zou op punt B worden losgelaten. Vanaf punt B zou de MTL op eigen kracht, met de geruisloze elektrische motoren, de twee menselijke torpedo's tot een afstand van 1000 meter (op de kaart punt A) brengen, waar zij zouden worden losgelaten. Daar zou de MTL wachten op de bemanningen, die na het

Majoor Teseo Tesei.

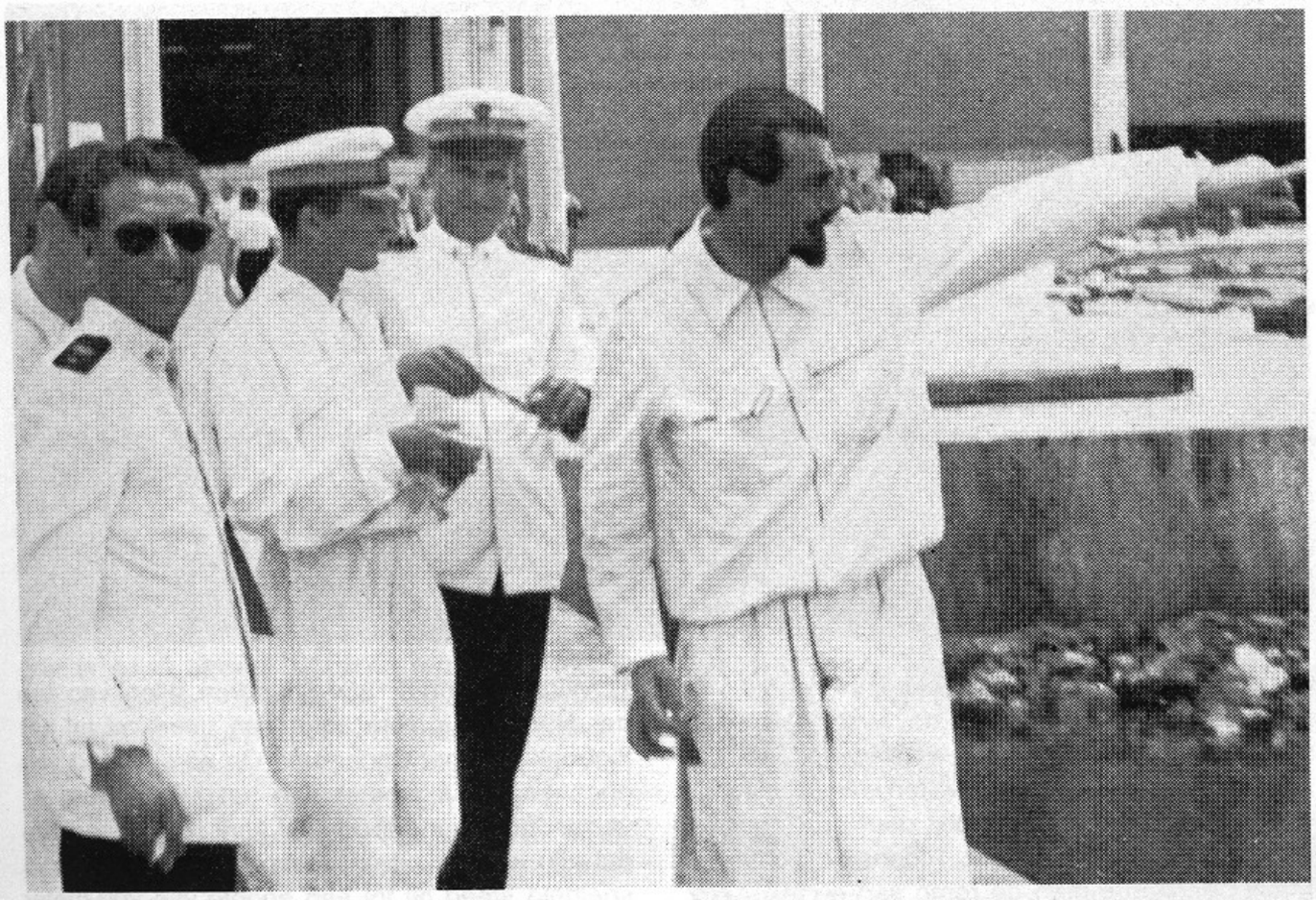


Links: Commandokamer van de kustverdediging, diep onder de Lascaris Kazerne (IWM). Boven: Na de oorlog werd de ruimte gebruikt voor het geallieerde commando van het zuidoostelijke deel van de Middellandse Zee. Onze foto van de ruimte in mei 1975.

uitvoeren van hun opdracht op dit punt zouden moeten terugkeren. De barchini's hadden allemaal aparte opdrachten; de MTM no. 1 (afgesteld om 5 meter beneden de waterspiegel tot ontploffing te komen) met stuurman luitenant Carlo Bosio, zou de formatie leiden vanaf punt A tot 500 meter afstand van de Elmo brug en daarna door het in het stalen net geblazen gat, de haven in. De MTM no. 2 (afgesteld voor een diepte van 1,5 meter) met als stuurman luitenant Roberto Frasetto, zou het gat in het net moeten blazen wanneer de SLC van majoor Tesei dat niet zou lukken. De MTM no. 3 (afgesteld voor explosie op oppervlakteniveau) met luitenant Aristide Carabelli, vormde de reserveboot voor het geval de MTM no. 2 zijn taak niet zou kunnen uitvoeren. De MTM'S no. 4 tot en met no. 8 (allemaal afgesteld op een diepte van 5 meter) zouden allerlei doelen in de haven aanvallen, terwijl de MTM no. 9 met Fiorenzo Capriotti (afgesteld voor een explosie op oppervlakteniveau) de Britse eenheden zou moeten aanvallen die zouden willen proberen de aanvallen te onderscheppen.

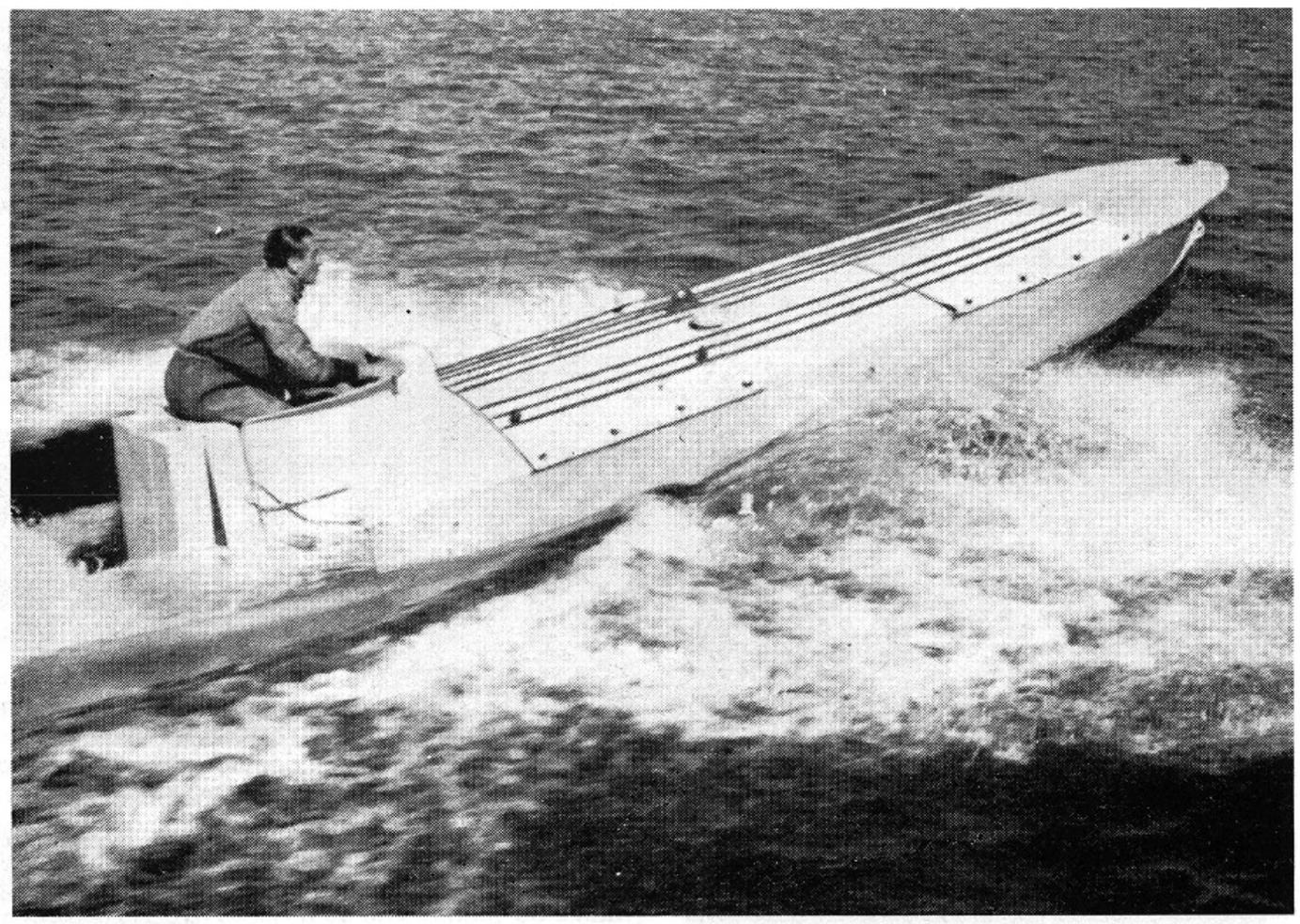
DE AANVAL

De nieuwe datum die voor de aanval werd vastgesteld was de nacht van 26 juli. Toen de eenheid Augusta op Sicilië verliet, was het weer goed en de zee kalm. Precies volgens schema arriveerde de eenheid om 23.00 uur op punt C, werden de MTM's te water gelaten en keerde de Diana terug. Nadat zij zich had losgemaakt van de Diana raakte de schroef van de MAS 451 verstrikt in een scheepskabel en kwam zij in aanvaring met de MTL. De motortorpedoboot moest worden achtergelaten met een gat van een meter in haar boeg en een verbogen schroef, maar even nadat de andere boten punt B hadden bereikt, voegde de MAS 451 zich weer bij de eenheid; zij had zich uit haar benarde positie weten te bevrijden. Om 02.00 uur voer de MTL aan het hoofd van de eenheid naar de plaats op 1000 meter afstand van de Elmo brug; de motoren werden gestopt en de menselijke torpedo's gleden in het water. Het was 03.00 uur – later dan gepland. Nadat de tweede SLC te water was gelaten, bleek dat de achterkant 20 graden te diep lag. De pompen die dit euvel zouden kunnen verhelpen, werkten niet en majoor Tesei gaf luitenant Costa opdracht terug te keren. Om 03.35 uur vertrok majoor Tesei tenslotte. Hij wist dat hij de brug om 04.30 uur moest opblazen op het moment dat er een schijnaanval door bommenwerpers zou worden uitgevoerd op het vliegveld van Mqabba (de Italiaanse naam voor Luqa) waardoor de aandacht zou zijn afgeleid van de actie in de haven. Nadat hij zich op weg had begeven naar de strekdam zei hij tegen luitenant Costa. 'Ik zal weinig meer kunnen doen dan mijn SLC onder het net manoeuvreren. Het net moet om 04.30 uur worden opgeblazen en dat zal gebeuren ook. Wanneer het laat is zal ik de ontsteking op 1 minuut moeten afstellen.' Luitenant Costa wist dat Tesei zichzelf zou opofferen wanneer het nodig mocht blijken om het net op te blazen. Dit was het laatste wat men van majoor Tesei zag. Zonder dat de Italiaanse eenheid dit wist, was de Diana om 22.30 uur al op het radarscherm waargenomen bij de nadering van punt C. Het laatste radarcontact had om 23.00 uur plaatsgevonden toen de Diana zich terugtrok. Hoewel de kleinere bootjes niet op het radarscherm konden worden waargenomen, was de haven toch in staat van paraatheid gebracht en stond iedereen op zijn post. De afleidingsaanval van de bommenwerpers kwam om 04.14 uur: een beetje te vroeg. Om 04.25 uur klonk er een explosie. Luitenant Bosio in de MTM no. 1 nam (ten onrechte zoals wij weten) aan dat dit de ontploffing van de lading van majoor Tesei was en hij gaf de barchini's opdracht aan te vallen. Luitenant Frassetto, die de no. 2 bestuurde, zette koers in de richting van de brug; op een afstand van 100 meter van zijn doel zette hij de ontsteking in werking en liet zich in het water vallen. De boot trof het net maar kwam niet tot explosie en met behulp van een zaklantaarn seinde hij naar de anderen de richting van de brug. Luitenant Carabelli richtte zijn boot op het net, maar hij had geen tijd om zichzelf in veiligheid te brengen en hij vloog de lucht in toen zijn boot de pier om 04.45 uur raakte. De kracht van de explosie was zo groot dat het linker gedeelte van de overspanning van de stalen brug naar beneden viel en de ingang van de haven afsloot. Luitenant Frassetto, die nog steeds in het water lag, probeerde de andere boten te waarschuwen maar de MTM no. 6 werd vlak bij hem getroffen en ontplofte, waarna hij het bewustzijn verloor. Sergeant Zammitt deed dienst in Fort St. Elmo en keek naar de brug en de haveningang. Hij beschrijft de gebeurtenissen in zijn eigen woorden: 'Plotseling hoorde ik het geluid van een MTB en hoewel het nog donker was, zag ik op een afstand van ongeveer honderd meter een klein bootje in de richting van de brug varen. Ik sloeg alarm en mijn kanon begon te ratelen op het moment dat de MTB de brug raakte en ontplofte. Zoeklichten verlichtten het toneel. Op een afstand van honderd meter van de brug zag ik nog zo'n bootje. Ik richtte mijn kanon en bij het tweede schot trof ik doel en ontplofte de boot. Ik richtte mijn kanon vervolgens op een derde bootje dat na een paar schoten eveneens tot ontploffing kwam. Drie andere bootjes zag ik in de richting van de Grote Haven varen. Al het kanonvuur werd op hen geconcentreerd. Een bootje werd vernield en de twee andere buiten gevecht gesteld. Ongeveer een kwartier later zag ik op een afstand van ongeveer 2 kilometer twee kleine, verdachte voorwerpen. Na tien of vijftien seconden bewogen ze en opende ik dadelijk het vuur. Even later was iedereen aan het schieten. Op dat moment begon-

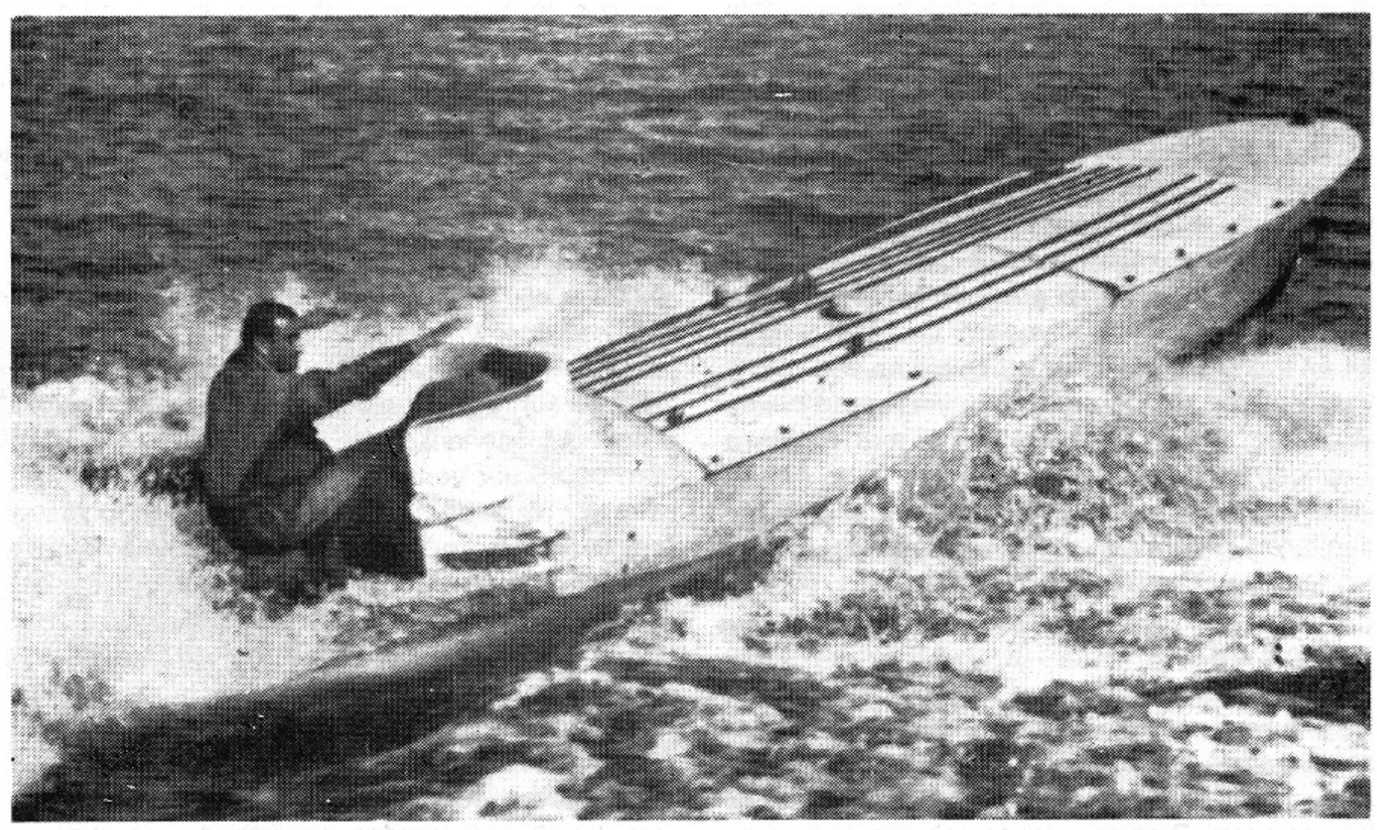


Capitano di fregata Moccagatta (midden) met mannen van het Xe Flotille.

De verwoeste brug die de haveningang volledig afsloot voor de geplande route van de MTM's.



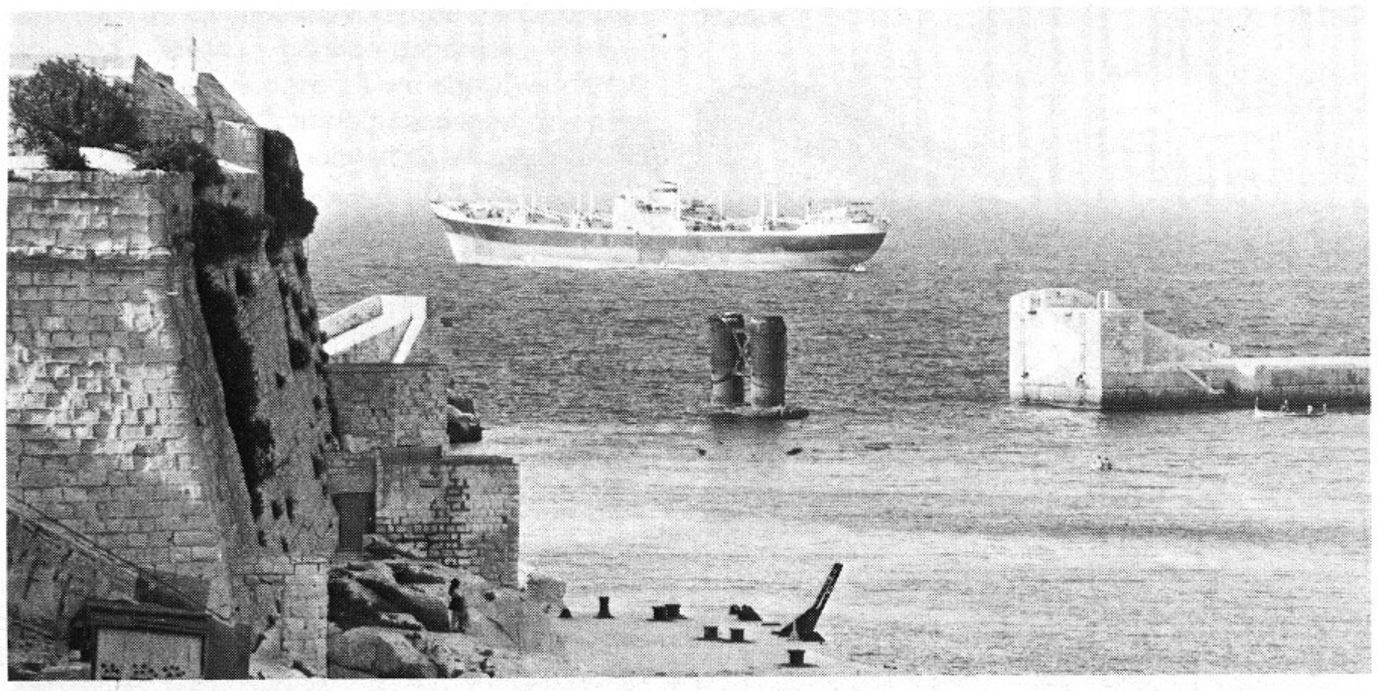
Boven: Een MTM barchini in de aanval. De bestuurder zit op het achterstuk dat wordt uitgestoten. Onder: Het roer vastgezet en de motor op volle kracht, de bestuurder gereed om het vaartuig te verlaten.



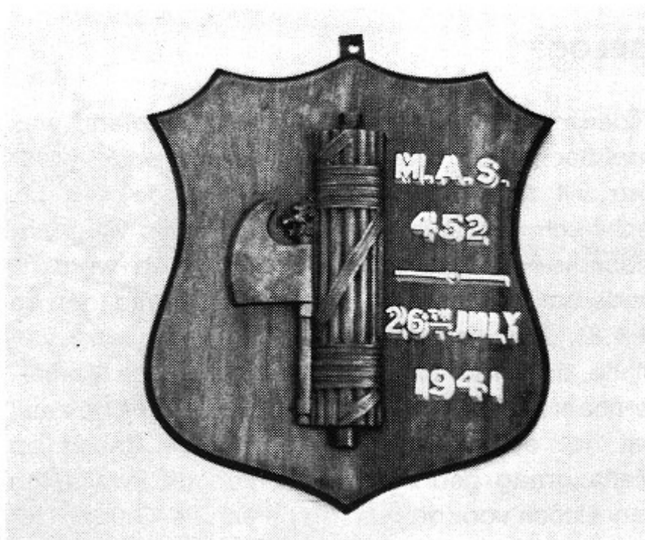
Onder: De bestuurder van de MTM klimt op het achterstuk om niet te worden blootgesteld aan de schokgolf van de explosie.

nen ze te zig-zaggen en probeerden zij met hoge snelheid het hevige afweervuur te ontwijken. Ze werden tot zinken gebracht. Het gezicht van de gele en rode lichtspoormunitie die vanaf het zeeoppervlak de lucht in ketste, met het lawaai van de kanonnen, het gejuich en het applaus van de burgerbevolking op de daken van de huizen, deden eerder vermoeden dat hier een feestelijk vuurwerk werd afgestoken dan dat het om een directe aanval ging. Hierna zag ik op grote afstand en buiten het bereik van mijn kanon twee grote MTB's die door de Hurricanes onder handen werden genomen. De stuurman van no. 4, segnalatore Marchisio, werd gewond en kwam in zee terecht. De MTM no. 7, die de haven probeerde te bereiken, werd verschillende malen getroffen en werd uiteindelijk door luitenant Pedrini vrijwillig tot zinken gebracht. Hetzelfde gebeurde met de no. 8. Luitenant Bosio, die gewond in de MTM no. 1 lag, stelde het automatische vernietigingsmechanisme in werking maar voordat hij uit zijn boot kon springen, kwam die tot ontploffing. Luitenant Capriotti van de MTM no. 9 slaagde erin aan de zoeklichten te ontsnappen en hij probeerde de haven voor een tweede keer te benaderen.

De boot werd echter weer onder vuur genomen en geraakt. Hij sprong in zee waarna hij de gewonde Marchisio meesleepte naar de dichtstbijzijnde boei. Luitenant Costa, die met zijn overhellende SLC niet aan de actie had kunnen deelnemen, zag hoe de aanval mislukt was en na vijf uur bereikte hij uiteindelijk het eiland, waar hij werd gevangengenomen. De radarwaarnemingen hadden de Hurricanes van het 126e, het 185e en het 251e Squadron in staat van paraatheid gebracht en bij het ochtendgloren stegen zij op. Toen zij zich realiseerden dat de aanval mislukt was, hadden de motortorpedoboten MAS 451 en 452 zich van punt B teruggetrokken. Kapitein Giobbe ving hen met zijn MTSM op en hij werd door de 452 op sleeptouw genomen. Toen zij in het volle daglicht zo snel mogelijk in noordelijke richting wegvoeren, werden zij door de vliegtuigen onderschept. Terwijl de boten door de Hurricanes onder vuur werden genomen, verschenen er plotseling 10 Regia Aeronautica Macchi 200 gevechtsvliegtuigen om de boten te beschermen. Aan boord van de MAS 452 sneuvelden de kapiteins Moccagatta en Giobbi en zes andere bemanningsleden bij de eerste aanval vanuit de lucht. De ander elf mannen slaagden erin met de MTSM te ontsnappen en later aan boord van de Diana terug te keren. Hoewel de MAS 451 erin slaagde een Hurricane neer te schieten, werden haar brandstoftanks geraakt; de bemanning had amper de tijd om overboord te springen toen de boot de lucht in vloog waarbij vier mannen werden gedood. De negen overlevenden, de meesten waren gewond, werden zes uur later opgepikt door de Engelsen en krijgsgevangen gemaakt. Tijdens de tocht naar Malta passeerde men de romp van de MAS 452 die al eerder was 'veroverd' door luitenant-vlieger D. Winton van het 185e Squadron, piloot van een der Hurricanes. Hier volgt een uittreksel uit het logboek van het Squadron: 'Op een afstand van ongeveer 50 kilometer van het eiland werd hij verrast door een Macchi die hem zo beschadigde dat zijn koeling uitviel. Gebruik makend van zijn snelheid steeg hij tot een hoogte van 200 meter waarna hij het toestel verliet, precies volgens het



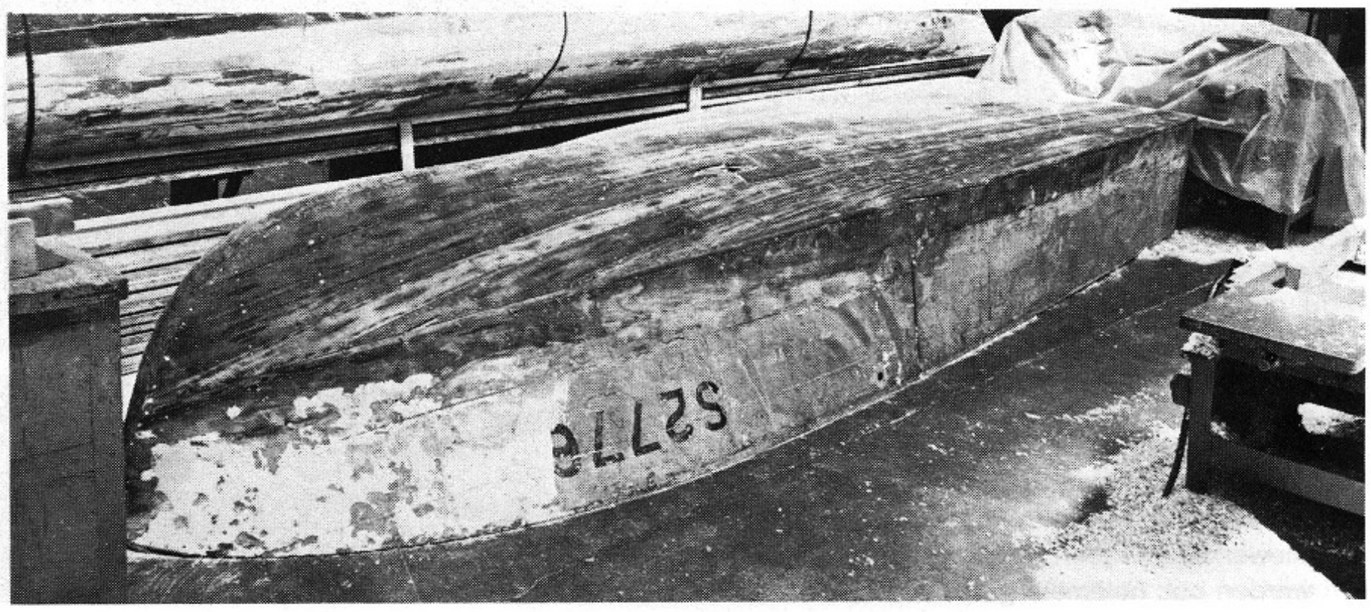
Boven: Het vernielde rechterstuk van de brug met links onze vergelijkende foto. Onder: De plaquette van de MAS 452.



boekje compleet met parachute en rubberbootje. De paar volgende uren lag hij lekker in de zon, speelde met een nieuwsgierige schildpad en vroeg zich af wie zich nu meester zou maken van zijn motorfiets. Plotseling zag hij een drijvende torpedoboot. Hij probeerde met zijn handen naar de boot te roeien en stapte toen maar uit om met zijn bootje op sleeptouw naar de boot te zwemmen. Hij klom langs de zijkant omhoog en zag acht morsdode Italianen in de boot liggen. Het veroveren van de boot was dus een eenvoudige affaire en omdat hij er niet in slaagde de boot te starten, bleef hij maar wachten, met de vlag halfstok, omdat hij uiteraard niet wist welke kant hem zou redden. Een reddingsboot van het leger draaide een keurig rondje om hem heen – bijna zes uur nadat hij zijn toestel had verlaten en zijn maag al begon te knorren – en dacht dat men met een Italiaan te maken had en omdat er aan boord ook nog een .5 mitrailleur stond opgesteld, liet men hem voorlopig in zijn sop gaar koken. Voor zij echter terug konden keren, landde er een Swordfish watervliegtuig dat hem en de vlag aan boord nam en hem een lift naar de basis gaf, waar bleek dat zijn motorfiets nog niet was weggegeven.

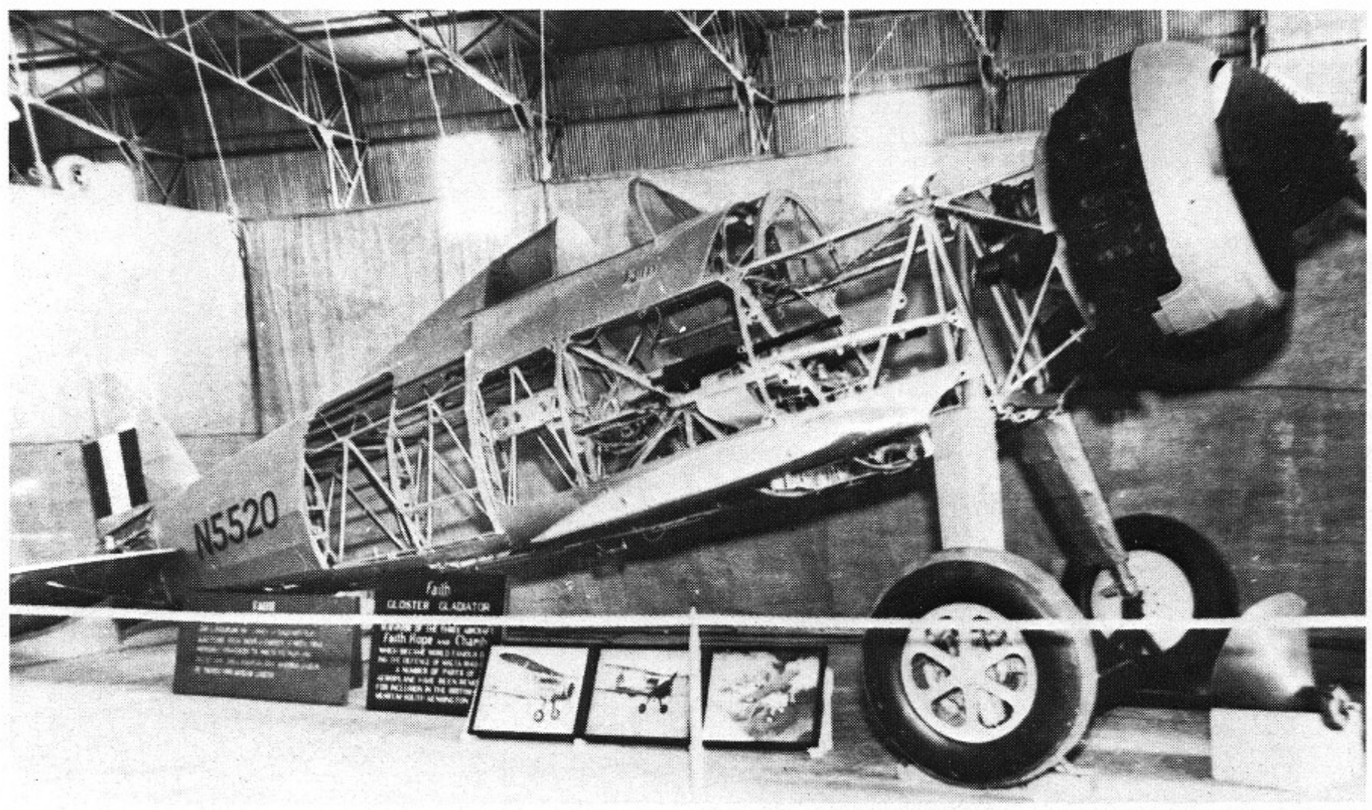
Behalve de overlevenden van de MAS 452 keerden er geen andere Italianen terug van Malta; vijftien mannen sneuvelden, inclusief kapitein Moccagatta, terwijl achttien mannen werden gevangengenomen. De Engelsen meldden slechts het verlies van een Hurricane en het neerschieten van 3 Macchi's 200, terwijl de Italianen vier Engelse toestellen claimden en meldden dat zij slechts twee toestellen hadden verloren. Ongetwijfeld vormde de Italiaanse onwetendheid inzake de lange afstandsradar de oorzaak van het mislukken van de actie; voordat de actie begon hadden de Italianen al geen schijn van kans. De moed van de Italianen werd geprezen door Sir Edward Jackson, de vice-gouverneur van Malta. Hij deed dit in een artikel in de Daily Mirror van 4 oktober 1941. In 1942 werd de Diana, in 1940 gebouwd als het privéjacht van Mussolini, door een Britse duikboot bij Tobroek tot zinken gebracht. Hedentendage zijn er nog drie zaken die aan de actie op Malta doen herinneren. Een van de MTM's zonk niet tijdens de explosies en werd aan land gebracht. De boot werd gerepareerd en later als speed-boot gebruikt. Pas kort geleden ontdekten functionarissen van het oorlogsmuseum op Malta het afgeschreven karkas. De boot is nu geheel gerestaureerd met behulp van Italiaanse tekeningen en foto's en zij zal worden tentoongesteld in het nieuwe Oorlogsmuseum in fort St. Elmo. In de officiersmess in de St. Patrick kazerne hangt als herinnering aan de verovering van de MAS 452 door luitenant-vlieger Winton een bronzen plaquette van het 185e Squadron. Het meest dramatische souvenir bevindt zich bij de haveningang. De vernielde overspanning werd verwijderd, tegelijkertijd met het onbeschadigde deel van de brug. De brug werd niet meer gerepareerd. De stalen pijlers in het midden van de ingang zijn echter blijven staan; als een soort van monument voor majoor Tesei en zijn dappere metgezellen die op deze plek sneuvelden.

De enig overgebleven MTM wordt hier gerestaureerd om daarna in het oorlogsmuseum te worden tentoongesteld.



Verzamelingen

Malta



Boven: De Gladiator N5520, die in 1943 door een monteur op Ta'Quali van de schroothoop werd gered, werd in 1961 door een onderhoudseenheid gerestaureerd. Vele jaren lang stond het toestel tentoongesteld in de wapenkamer van het paleis in Valetta.

'GELOOF'

Tijdens het filmen van 'De Slag om Engeland' was hoofdtechnicus 'Curly' Alcock gedurende meer dan vijf maanden verbonden aan de film als technisch adviseur. In 1973 was hij als vliegtuigmecaniciën op Luqa gestationeerd en werd hij wederom tot technisch adviseur benoemd toen de R.A.F., met toestemming van de regering van Malta, de restanten van een Spitfire uit de Marsalfornbaai bij Gozo borg. Het was een logische zaak dat het departement voor Culturele Zaken op Malta graag gebruik maakte van de kwaliteiten van Alcock voor de restauratie van de 'Geloof' Het tentoonstellen van de 'Geloof' naast de wapens van de Ridders van Malta, werd als niet helemaal passend beschouwd en daarom werd de Gladiator uit de wapenkamer gehaald en in fort St. Elmo opgeslagen in afwachting van de opening van het nieuwe museum. Nadat het sein op groen was komen te staan, werd de 'Faith' voor de restauratie overgebracht naar de R.A.F.-basis in Luqa. Daar bestudeerde 'Curly' het probleem en bekeek hij wat er allemaal nodig zou zijn. Het eerste werk was het verwijderen van de propellor, de motor en de bedieningsorganen; daarna het afkrabben van de oude verflagen. Tijdens dit werk ontdekte men op het staartstuk de oude registratiegegevens van de N 5520. De langsligger aan bakboord van het toestel was vlak achter het waterdichte schot achter de motor compleet afgescheurd, de meeste spanten ontbraken of waren zwaar beschadigd terwijl het staartstuk en de hoogteroeren met de trimkleppen verbogen waren. Deze werden zo mogelijk gerepareerd of door houten onderdelen vervangen. Panelen, kap, geschutsspleten e.d. werden ter plaatse zo authentiek mogelijk opnieuw vervaardigd. De wielen werden van de oorspronkelijke banden voorzien zij het dat men andere propeller, gebruikte. Het enige voorwerp dat men nog in voorraad had en zo kon monteren was een identificatielicht dat vlak achter de cockpit werd gemonteerd en dat in 1948 als reserveonderdeel van een Beaver was geproduceerd. Sergeant Bill Feeney, schilder en spuiter van beroep, gaf het toestel weer het oorspronkelijke donkere zeegroen en lichtblauw van de camouflagekleuren uit de oorlog. Korporaal Rajah, instrumentmaker, was Alcock behulpzaam bij de restauratiewerkzaamheden. De twee machinegeweren werden ook helemaal gereviseerd, De werk-

Boven: 'Curly' Alcock zit hier in de cockpit van 'Faith' nadat de restauratie onder zijn toezicht in 1974 voltooid was. Het vliegtuig was op tijd gereed om bij de herdenking van De Slag om Engeland voor de officiers-mess van de R.A.F. op Luqa te worden tentoongesteld.

zaamheden begonnen eind april en waren in september voor de herdenkingskerkdienst van 'De Slag om Engeland' afgerond. Alcock vertelde ons dat het aantal manuren dat er in was gaan zitten niet geschat kon worden omdat het allemaal in de vrije tijd was gedaan en dat vooral tegen de datum dat het project gereed moest zijn, er tot diep in de nacht werd gewerkt. Toen de Gladiator gereed was, zag hij er als nieuw uit, zij het dat men geen vleugels had kunnen maken. Het opknappen van zo'n 'oude dame' had de mannen veel plezier bezorgd en het was daardoor een nogal professionele aangelegenheid geworden.

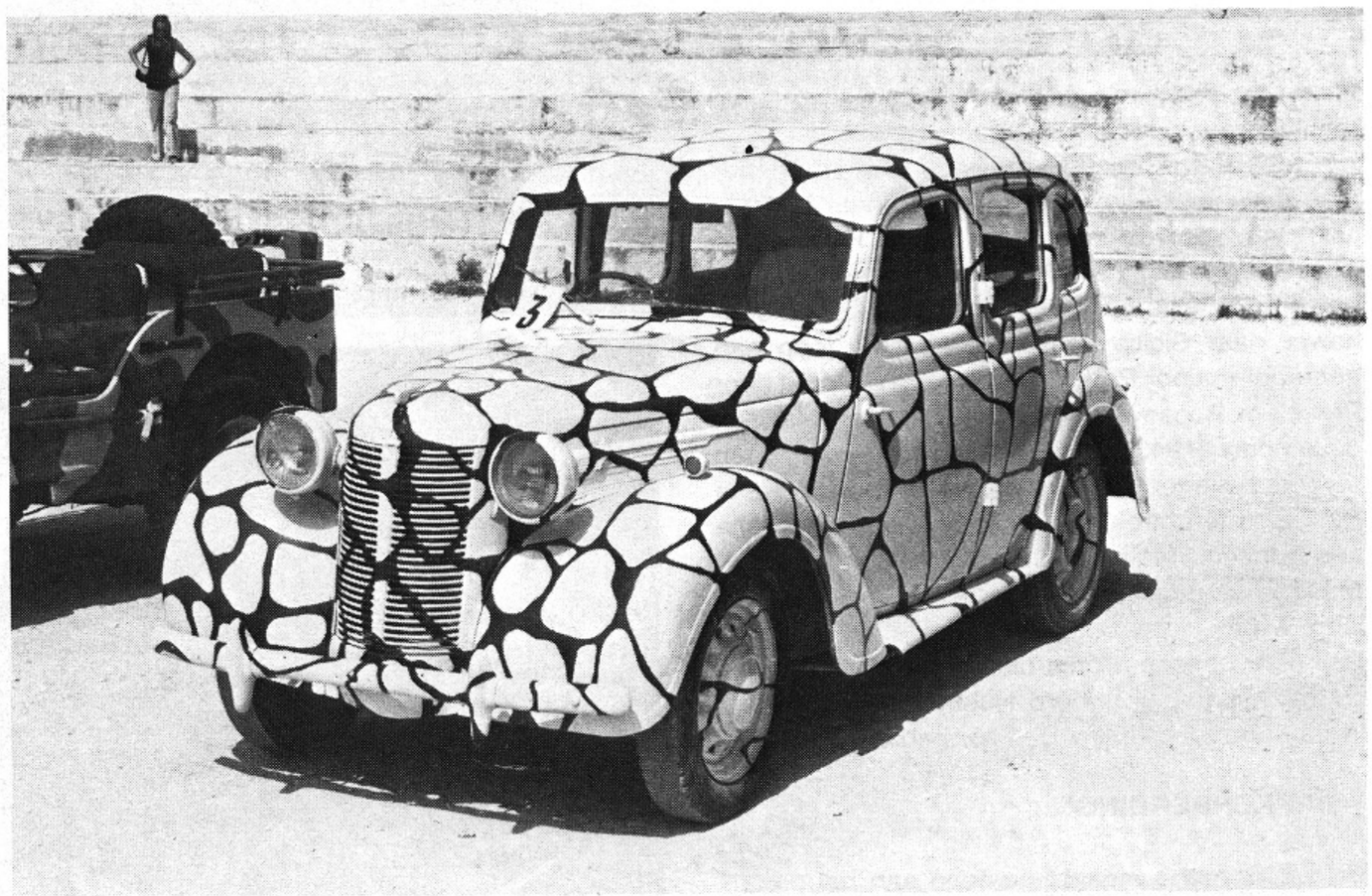
DE EERSTE BIJEENKOMST VAN MILITAIRE VOERTUIGEN

Tijdens ons bezoek aan Malta in mei 1975 hadden wij het geluk dat er een aantal belangrijke gebeurtenissen plaatsvonden.
Een van die gebeurtenissen was de eerste bijeenkomst van militaire voertuigen op 24 mei, met daarna, op 30 mei, de opening van het nieuwe Oorlogsmuseum op Malta. Terwijl de restauratie van militaire voertuigen in de rest van Europa al enige tijd op gang was gekomen, is deze op Malta pas in werking gezet sinds de instelling van de Nationale Oorlogs Museum Associatie. Deze organisatie had het geluk dat zij volledig gesteund werd door de commandant van de militaire troepen op Malta, brigade-generaal Samut-Tagliaferro. Tijdens deze eerste show werden er door majoor Busutill van de Intendance zevenendertig voertuigen en kanonnen bij elkaar gebracht die konden worden tentoongesteld op de speelplaats van de Technische School van Coradino.
Er stonden een 4×4 artillerie trekker en een 25-ponder stuk veldgeschut uit 1940; een Bofor L70 luchtafweerkanon en twee trucks, een 6×6 Kaiser Jeep zes-tons Wrecker en een Fiat 4×2 vijftonner. De filmmaatschappij van Malta, die de grootste zee-tank voor onderwateropnamen in Europa heeft op haar gebied, kwam met vijf voertuigen. Onder meer een Dodge Weapon Carrier en een Dodge Commandowagen. Ook stonden er een Bofor kanon uit W.O. II met een naoorlogse vuurleiding en een BSA motorfiets.
Behalve deze militaire inzendingen waren er erg veel particuliere inzendingen. Het doel van de tentoonstelling was om geld bijeen te brengen voor de financiering van de restauratie van een 10 pk Austin Saloon, die als schroot was aangekocht. Dit voertuig werd in de originele Malta-camouflagekleuren ten tonele gevoerd en werd in pracht alleen nog maar overtroffen door het International M5 halfrupsvoertuig. Dit was het eigendom van de Malta Film Facilities en door deze filmmaatschappij in bruikleen afgestaan aan het oorlogsmuseum. De Intendance-eenheid van majoor Busutill had de motor helemaal uit elkaar gehaald en het voertuig weer in de kleuren van het invasieleger op Sicilië gespoten. Het stelde nu weer een voertuig voor van de 9e Pantserdivisie, 60e Infanteriebrigade, 1e Bataljon, A-Compagnie, 11e voertuig uit de slagorde. Het was een genoegen om aanwezig te kunnen zijn bij een onderneming die hopelijk het begin vormt van een enthousiaste restauratie-beweging.

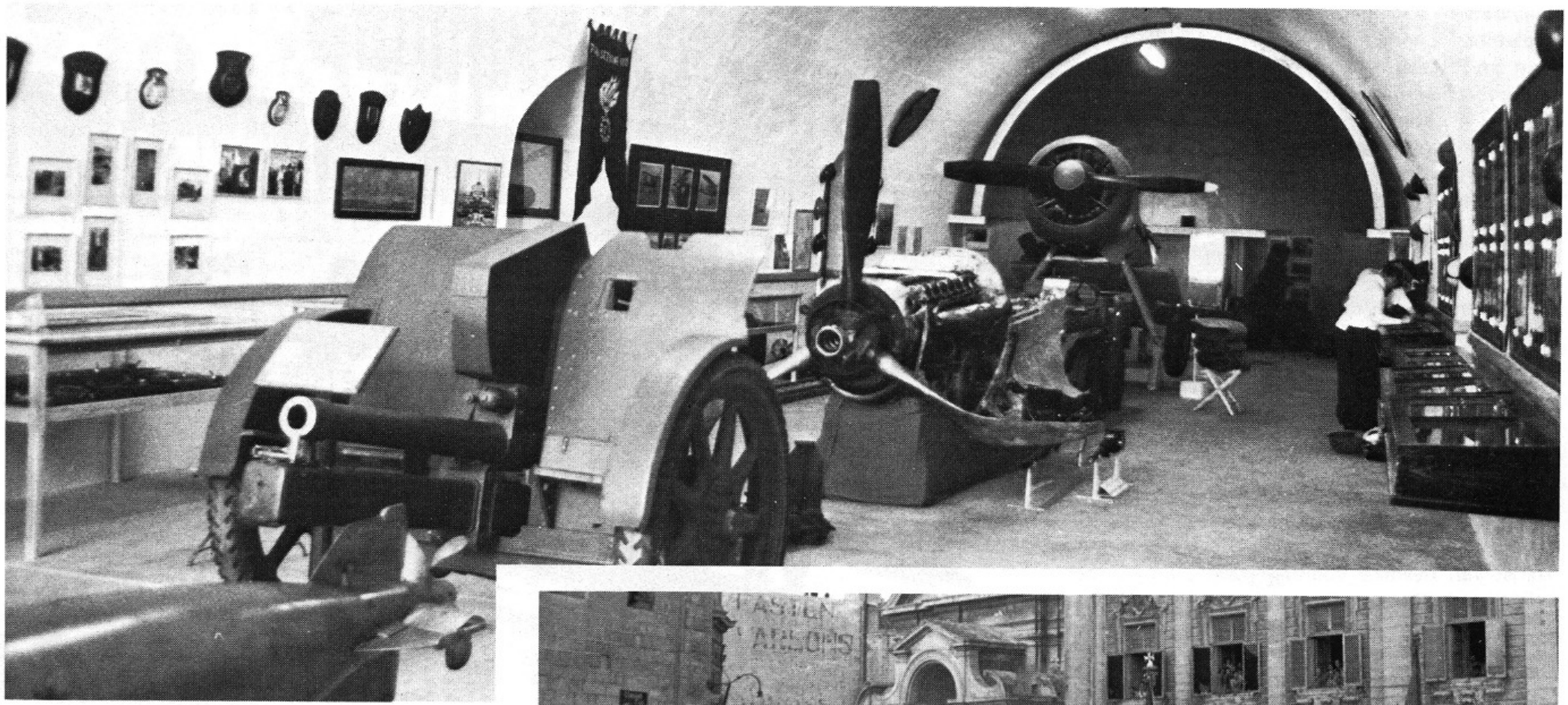
OPENING VAN HET NIEUWE OORLOGSMUSEUM

Het hoogtepunt van ons bezoek aan Malta was de opening van het nieuwe Nationale Oorlogsmuseum op vrijdag, 30 mei. Het museum staat in fort St. Elmo; het fort van waaruit de Italiaanse marine bij haar aanval op de haven met 6 ponders zo zwaar werd bestookt. Met het juiste historische decor is een grote gymnastiekzaal vrijgemaakt voor het museum. Helaas is het museum erg laat gesticht zodat er geen vaste stukken geschut op geschutsopstellingen op Malta meer aanwezig waren en dit soort voorwerpen erg moeilijk te verkrijgen is. Alleen de betonnen fundamenten zijn vaak nog wel aanwezig. Het museum heeft

Boven: Een Boforkanon uit W.O. II op de Corodino school. Van links naar rechts: majoor Eric Busuttil, Intendance, David Spiteri Staines, Oorlogsmuseum Malta, brigadegeneraal A. Samut-Tagliaferro, Commandant van de troepen op Malta en de directeur van het museum, Francis S. Mallia.



Boven: Zo zag het er toen uit; deze 10 PK Austin Sabon is geheel teruggebracht in de camouflagekleuren die zo kenmerkend waren voor Malta. Onder: Een van de fraai gerstaureerde jeeps.

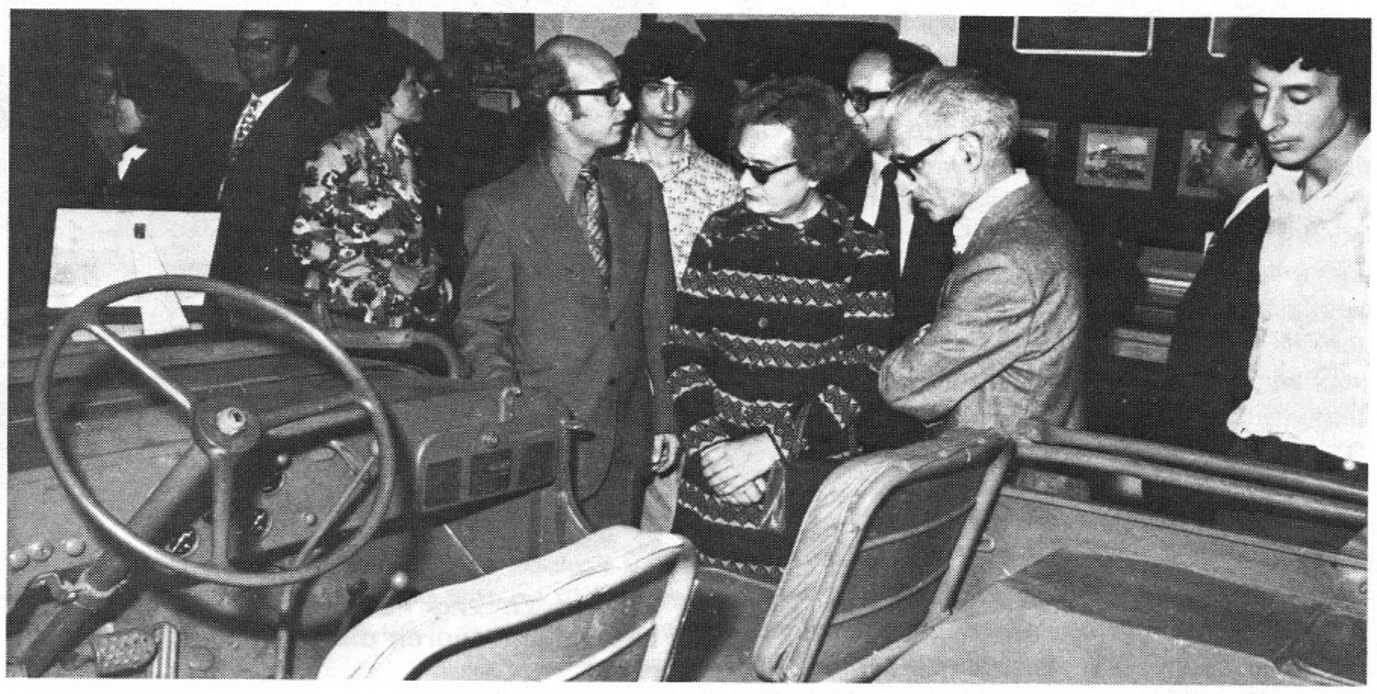


Boven: Het nieuwe oorlogsmuseum in Fort. St. Elmo. Rechts: Het Italiaanse Terni veldgeschut (te zien in het museum) wordt hier in 1943 op het Catilleplein aan Malta aangeboden.

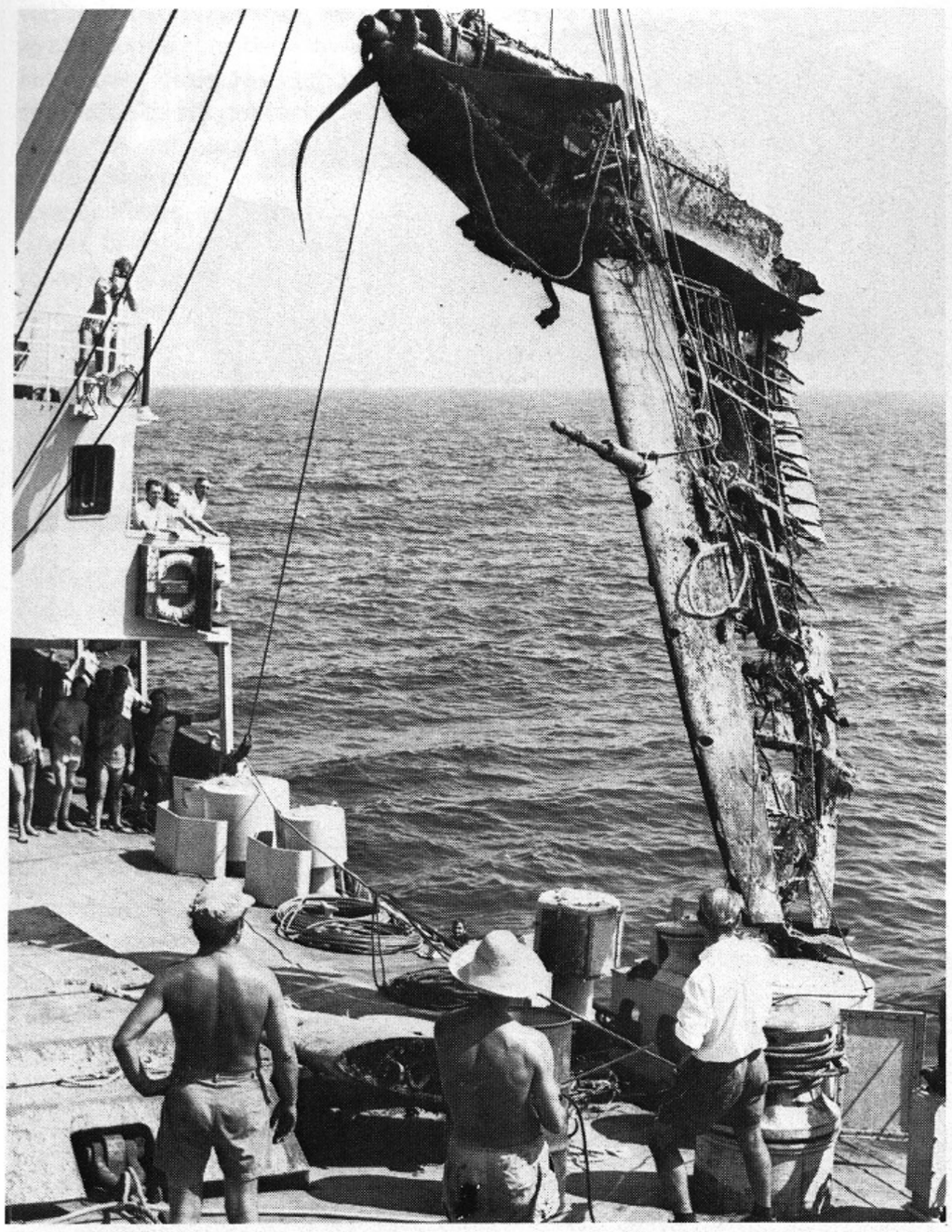
haar collectie derhalve opgebouwd rondom de Gladiator 'Faith' die hier werd opgesteld na de prachtige restauratie op Luqa.
Het tweede belangrijke stuk is de jeep van generaal Eisenhower. Ike bracht die mee naar Malta in juli 1943, voor de invasie op Sicilië. Hij noemde deze jeep 'Husky' naar de codenaam van de belangrijke actie op Sicilië. Toen generaal Eisenhower naar Sicilië vertrok, gaf hij de jeep aan generaal-majoor Park. De jeep werd gebruikt door President Roosevelt bij zijn bezoek aan Malta in december 1943, de bestuurder was toen sergeant-vlieger Emanuel Aquilina. Toen Sir Keith Park zich terugtrok, werd het voertuig aan Malta geschonken. Majoor Busutill heeft er met zijn mannen veel tijd en moeite aan besteed om de jeep weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen. De jeep is grijs/blauw geschilderd terwijl op de motorkap het woord 'Husky' met witte letters in de oorspronkelijke stijl is aangebracht.

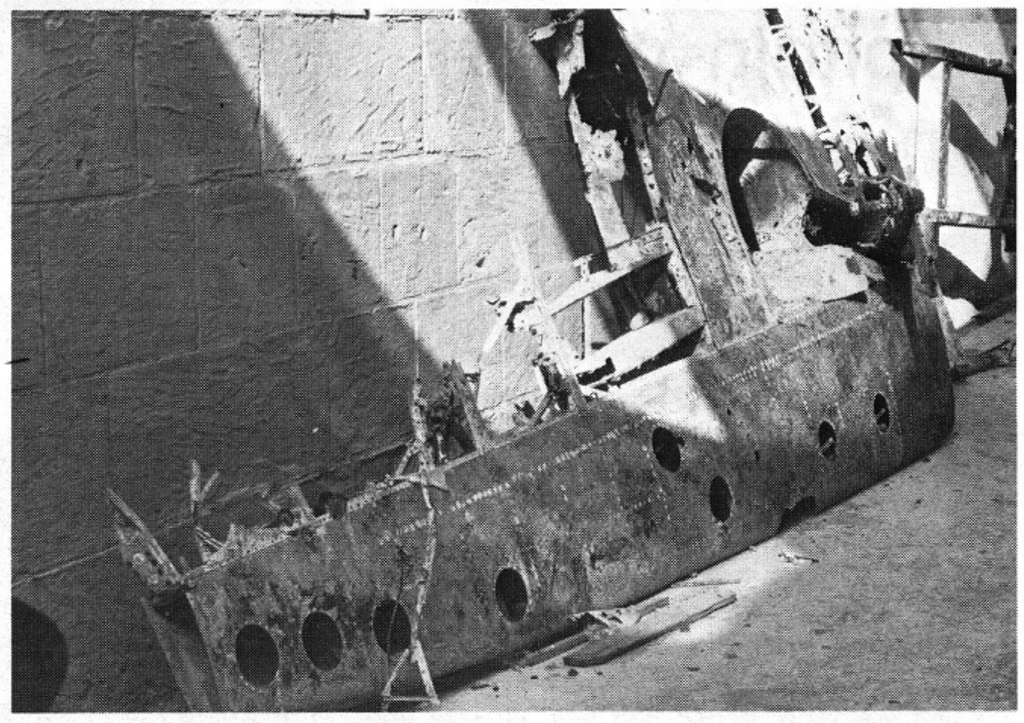
WRAKKENBERGING

Er is erg veel aandacht besteed aan het onderwerp wrakkenberging en in het museum wordt dan ook de verkreukelde vleugel van een Ju 87 tentoongesteld die in de haven neerstortte; ook kan men een uit de Marsalfornbaai op Gozo opgedoken Spitfiremotor aantreffen. De Spitfire Vc werd gevlogen door een Canadese piloot, luitenant Saunders, die op een morgen in juli 1942 tijdens een tweegevecht met twee laagvliegende Me 109's in de baai neerstortte. Het vliegtuig lag op een diepte van ongeveer 10 meter, honderd meter vanaf een drukbezocht strand. De Spitfire werd in 1973 naar boven gehaald. Duidelijk bleek dat er in de 31 voorafgaande jaren souvenirjagers aan het werk waren geweest op de zeebodem omdat er praktisch geen instrumenten meer in de cockpit zaten. De vleugels en de andere aluminium delen waren zwaar aangetast door het zoute water terwijl de meeste magnesium onderdelen geheel uit elkaar waren gevallen. In het museum kan men talrijke andere voorwerpen zoals torpedo's en kleine wapens aantreffen die tijdens W.O. II een vertrouwd beeld vormden op Malta. En dit is nog maar het begin. Sinds ons bezoek zijn er plannen goedgekeurd voor uitbreiding van het museum. Het museum werd geopend door excellentie Agatha Barbara, minister van Sociale Zaken, terwijl er na de officiële opening een diner bij kaarslicht onder de prachtige sterrenhemel werd gehouden.



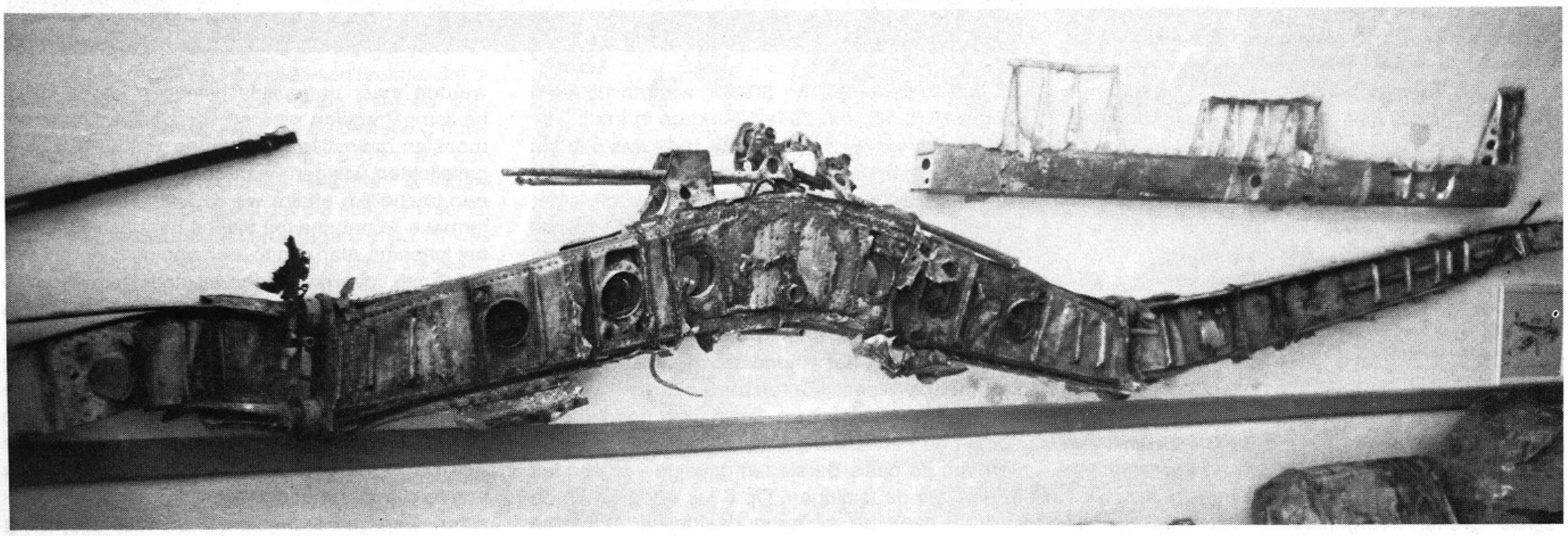
Boven: De jeep van generaal Eisenhower, 'Husky', tijdens de opening van het museum. Onder: 'Husky' en 'Faith'.



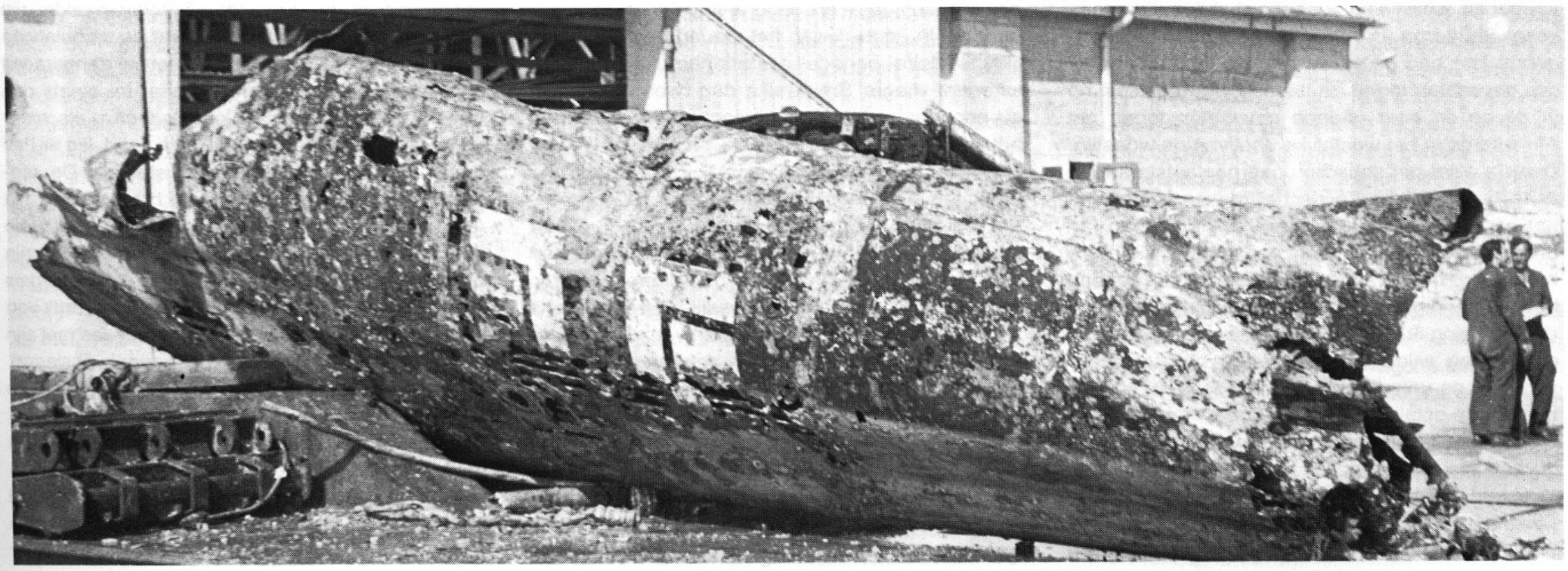


Boven: De Spitfire die opgehaald wordt uit de Marsalforn baai, Gozo. Een R.A.F.-team onder supervisie van 'Curly' Alcock voert hier de berging uit. (Luqa News).

Uiterst boven: De zwaar beschadigde motor in het museum. Boven: Een van de verroeste vleugels voor het museum.



Boven: De verwrongen spant van een Junker 87 die neergeschoten zou zijn tijdens de aanval op de Illustrious. De marine had het wrak tien jaar geleden al verplaatst maar het is pas kort geleden uit de Grote Haven geborgen.



Grote Namen

Kapitein-vlieger Ian Smith

Ian Smith werd op 8 april 1919 geboren in het kleine Rhodesische mijnstadje Selukwe. Tijdens zijn schooltijd, zowel in Selukwe als later in Chaplin, vormde het sportveld de grootste attractie voor hem. Ian Smith herinnert zich dat goed: 'Ik was een absolute sportfanaticus . . . Ik geloof dat ik aanvoerder was van elk schoolteam en ik denk dat dit wel ten koste van mijn studie ging.' Tijdens de jaarlijkse sportwedstrijden won hij elke keer weer de 'Victor Ludorum'-prijs en in 1937 werd hij toegelaten tot de Rhodes universiteit; hij was op dat moment negentien jaar. 'Ik werd wat verstandiger. Plotseling realiseerde ik mij dat er nog andere zaken in het leven waren dan alleen maar sport. Daarom liet ik een paar takken van sport schieten.' In september 1941 begon hij het steeds moeilijker te vinden om maar rustig van het universitaire leventje te blijven genieten. 'Ik kon niet rustig blijven zitten terwijl iedereen ging vechten; en een paar van mijn vrienden werden hier (in Rhodesië) al tot piloot opgeleid. Ik kon het niet langer meer uithouden', herinnert hij zich.

De Zuidrhodesische Luchtmacht in wording, was in 1937 opgericht met een enkel squadron: met zes Hawker Hart toestellen die van de R.A.F. gekocht waren. Deze luchtmacht werd een jaar later uitgebreid met nog eens zes Hawker Audax dubbeldekkers en nog later met drie Gloster Gauntlets. Een paar dagen voor het uitbreken van W.O. II in 1939 werd het 1e Squadron naar het noordelijke grensdistrict in Kenya, bij de Abbessijnse grens, overgeplaatst. Dat was op dat moment de enige Engelse luchtmachtheenheid in heel Afrika. In juni 1940 werden de Zuidrhodesische luchtmachtmensen aan de R.A.F. toegevoegd en werd de eenheid het 237e (Rhodesische) Squadron. In november van het daaropvolgende jaar had dit squadron met wisselend succes gevochten tegen de Italianen in Abessinië en in de op en neer gaande gevechten tegen het Afrikakorps in het westelijke deel van de woestijn. Daarna werd het squadron overgeplaatst naar de 214e Groep bij de Perzische-Iraakse sector van het commando in het Midden-Oosten. Toen Ian Smith zich bij de luchtmacht aanmeldde, wilden ze hem in het begin niet eens hebben – de regering had studenten vrijgesteld van militaire dienst – daarom 'ging ik naar de universiteit om te vertellen dat ik weg wilde en halverwege het studiejaar verliet ik de universiteit.' Binnen een maand was hij voor de opleiding tot piloot toegelaten.

Medio 1942 was hij sergeant-vlieger en hij schaafde zijn nieuwe capaciteiten bij in Syrië, op een vliegveld vlak bij de prachtige ruïnes van Balbeck. Daarna bracht hij nog een paar rustige weken door in Palestina; hij was inmiddels gepromoveerd tot luitenant-vlieger, no 80463, waarna hij werd toegevoegd aan het 237e Squadron in Iran.

In de eerste novemberweek van 1942 was de Slag bij Alamein uitgevochten en toen het 237e Squadron in maart 1943 naar de woestijn terugkeerde, was de jacht al bijna voorbij: de restanten van de strijdkrachten van Rommel werden verpletterd tussen Montgomery's 8e Leger en het Brits-Amerikaanse 1e Leger in Tunesië en zij zouden zich waarschijnlijk snel moeten overgeven. De Hurricanes van het Rhodesische squadron trokken met de Woestijnratten mee naar het westen. Op 16 juni 1943 moest Smith een noodlanding maken op een afstand van 9 kilometer ten noorden van de basis Bersis ten gevolge van een lek in een van de leidingen. Op 3 juli vloog Smith de Spitfire naar de onderhoudsafdeling in Mersa Watruh waarna hij twee dagen later in een Walrus in Bersis terugkeerde. Na enige tijd werd het squadron overgeplaatst naar de kanaalzone waar het verkennings- en escortevluchten moest uitvoeren. In Idcu, waar het squadron het langst tijdens deze periode gestationeerd was, vloog luitenant-vlieger Smith elke dag twee of drie uur als escortevliegtuig met de vloot mee die zich aan het verzamelen was voor de invasie op Sicilië. Voor de rest van de tijd zat hij onder canvas tentluifels naar muskieten te slaan, zich te verweren tegen de enorme hoeveelheden vliegjes, bier te drinken en de hele dag te praten. Hij herinnert zich nog goed 'de lange uren die wij met elkaar in de woestijn doorbrachten, terwijl wij voortdurend zand kauwden en maar moesten wachten – voor het geval wij de lucht weer in zouden moeten.' In Idcu vormde het 237e Squadron een deel van de luchtverdedigingsparaplu boven Alexandrië. Toen de Italiaanse vloot zich in september 1943 overgaf en op weg was naar de verschillende havens, verwachtte men een verhoogde activiteit van vijandelijke duikboten en vliegtuigen. Het squadron was net uitgerust met de nieuwe Hurricane II's. Er werden meer patrouilles gevlogen en de veiligheidsmaatregelen werden verscherpt. De piloten moesten radiostilte bewaren en zonder hun navigatielichten vliegen waardoor het nachtvliegen een hachelijke affaire werd. 'Het was moeilijk de formatie te handhaven tijdens het opstijgen', vertelt luitenant Alan Smith, een van de collega's van Ian Smith, 'daarom stegen wij maar links en rechts van de verlichte startbaan op. Op 4 oktober 's morgens steeg ik samen met Ian op. Plotseling verdween de gloed van zijn uitlaat. Ik vloog gewoon door maar toen ik vier uur later op de basis terugkeerde zag ik de wrakstukken over een afstand van 400 meter verspreid liggen. Ik nam aan dat ik die middag naar een begrafenis zou moeten.'Een kanonnier van het luchtafweergeschut, George Barclay, die net werd afgelost, zag hoe de Hurricane de bovenrand van een stapel zandzakken raakte die rondom geparkeerde vliegtuigen werden gebouwd. 'Ik herinner mij hoe ik dacht: die is er geweest. 'Barclay haalde zijn schouders op en liep weg – want de ambulances en de brandweerwagens kwamen al aangeraced en overal renden er mensen naar de plaats des onheils toe en daarom 'kon ik toch niets meer doen', vertelt hij. Toen men Smith vond, lag hij half buiten het toestel, bijna bewusteloos. De reddingsploeg sleepte Smith uit de brokstukken; zijn rechteroog lag bijna uit de oogkas, het onderste deel van zijn gezicht was verminkt en een van zijn benen was ernstig gewond. Hij was uit zijn gordels geschoten die ontworpen waren om een druk van meer dan 1000 kilo te weerstaan en was met zijn gezicht op het instrumentenpaneel geslagen. Ergens in de verte hoorde hij iemand zeggen: 'Die is binnen een paar seconden koud', maar toen zij hem optilden, bleek het tegendeel op het moment dat hij in het wilde weg naar zijn redders begon te slaan. Hij had een zware shock en zegt: 'Veel herinner ik mij er niet van.' De verwondingen van Smith waren zeer ernstig. De medische officier

van het squadron vertelde hem dat hij slechts dank zij zijn enorme conditie in leven bleef. Hij werd naar het nieuwe, grote 15e Schotse Hospitaal aan de oevers van de Nijl gebracht. Dit gebeurde een paar dagen na het ongeluk. Daar onderging hij een aantal gecompliceerde orthopedische en plastische operaties waarna het langzame genezingsproces begon. Hij had een sterk lichaam, maar vooral een sterke wil. Eind 1943 was het squadron naar het eiland Corsica overgeplaatst vanwaaruit het opereerde in Noord-Italië en Zuid-Frankrijk. Het squadron was aan de Amerikanen toegevoegd en de voornaamste taak bestond uit het escorteren van middelzware Amerikaanse bommenwerpers – Mitchells en Marauders – tijdens hun dagelijkse vluchten boven bezet gebied.

Wanneer de Spitfires echter geen escortevluchten hoefden te maken, vertelt luitenant Smith, dan 'vlogen we regelrecht naar het Duitse achtertuintje, waar wij lekker tekeer gingen. De Duitse luchtmacht vormde geen echte tegenstand op dat moment.' Eigenlijk sloeg de Duitse luchtmacht maar één keer keihard terug. 'We werden gewoonweg platgebombardeerd', vertelt Alec Hassan, een van de squadronleden. 'Dat was op een klein vliegveldje in Poretta, ten zuiden van Bastia. Vijftig procent van onze toestellen op de grond werd door Ju 52's vernield.' Smith keerde op 10 mei 1944 terug op het hoofdkwartier van het squadron in Poretta. Hij was op een verbluffende manier hersteld van zijn verwondingen. De Rhodesiërs verwelkomden hun vriend alsof hij uit de dood was teruggekeerd; er werd een groot feest gevierd en op 12 mei kreeg zijn naamgenoot Alan opdracht hem Italië eens te laten zien in een superieur vliegtuig, de Spitfire Mk IX. De twee mannen stegen op en vlogen laat in de namiddag over de Italiaanse kustlijn en Alan vertelt: 'Ik zag direct dat het de oude Ian weer was. Hij wilde niet alleen een kijkje nemen, maar hij wilde meteen weer in actie komen. Hij zag een stafauto rijden met vijf hoge jongens in gala-uniformen aan boord. Ze droegen van die mooie steken en leken met hun Mercedes op weg naar een feestje. Smith dook er bovenop. De auto sloeg over de kop, vloog in brand en wij zagen geen beweging meer bij de auto. Op de terugweg zagen wij een sleepboot met vijf schuiten erachter. Ik waarschuwde hem via de radio dat die schuiten niet zo onschuldig waren als ze eruitzagen. Maar hij was al in de aanval gegaan. Plotseling werd beneden de dekking opzij gegooid en bleek er een flinke hoeveelheid luchtafweergeschut aan boord te zijn. De twee Smith's ontsnapten ternauwernood aan een nat pak.' Zoals het logboek van het 237e Squadron vermeldt, volgden er escorte- en aanvalsvluchten:

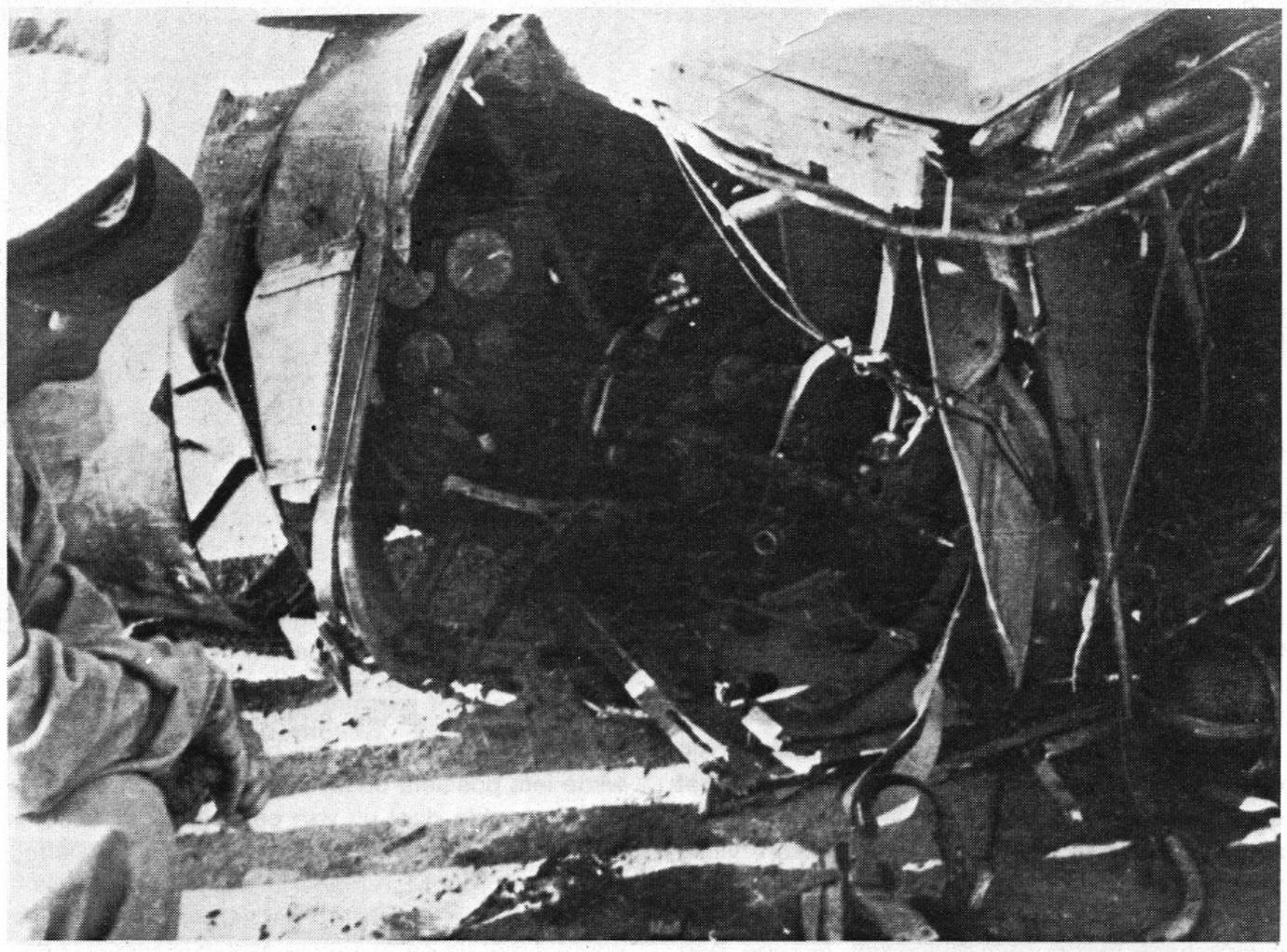
13 mei, 15.00 uur: Twee vliegtuigen, gevlogen door de commandant en luitenant-vlieger Smith (MH 532) hebben samen met 6 toestellen van de 251e Wing bommenwerpers geëscorteerd.

16 mei, 14.45 uur: Vier vliegtuigen, onder leiding van luitenant-vlieger Smith (MK 412) hebben samen met 8 toestellen van het 451e Squadron 24 B-26's geëscorteerd bij een bombardementsvlucht op Pontedera.

20 mei, 08.25 uur: Luitenant Smith (MJ 943) en en luitenant-vlieger Douglas hebben militaire transporten ten noorden van Lucca beschoten. Luitenant Smith beschoot een elektrische trein met zes wagons die het station uit reed. Bij zijn eerste salvo werd de locomotief opgeblazen. De twee piloten hebben vervolgens drie wagons onder vuur genomen terwijl luitenant Smith een 5-tons vrachtauto beschoot die in brand vloog en in een sloot reed.

26 mei, 15.50 uur: Acht toestellen onder leiding van de cdt. escorteerden 20 B-25's die bruggen bij Incisa hebben aangevallen. Bij het doel bevond zich zwaar, intens en accuraat luchtafweergeschut. Luitenant-vlieger Smith (MK 227) en zijn nummer 2, luitenant-vlieger J. L. de Wet, werden achter een niet-geïdentificeerd toestel aangestuurd. Zij verloren dit toestel uit het oog, maar zagen twee 5-tonners die zij aanvielen en beschadigden. Luitenant-vlieger De Wet wilde juist omdraaien om zich weer in de strijd te mengen, toen hij meldde dat hij geraakt was en een noodlanding moest maken. Hij maakt een succesvolle landing en meldde via zijn boordradio aan luitenant Smith dat Duitse soldaten hem naderden.

Boven: Het wrak van de Hurricane KZ179 op de kop op het vliegveld van Idcu op 4 oktober 1943 na het ongeluk 's morgens om 05.45 in de duisternis. De commissie van onderzoek bepaalde dat de gashandel los zat en dat de piloot zijn onderstel te vroeg had ingetrokken. Onder: Een collega van Smith bekijkt hier de ravage.



27 mei, 17.50 uur: Acht toestellen onder leiding van luitenant Smith (MK 412) op escortevlucht voor 24 B-26's die bruggen en spoorbruggen bij Ficulle aanvallen. 5 juni: (MK 412) Drie toestellen in brand geschoten en twee beschadigd.

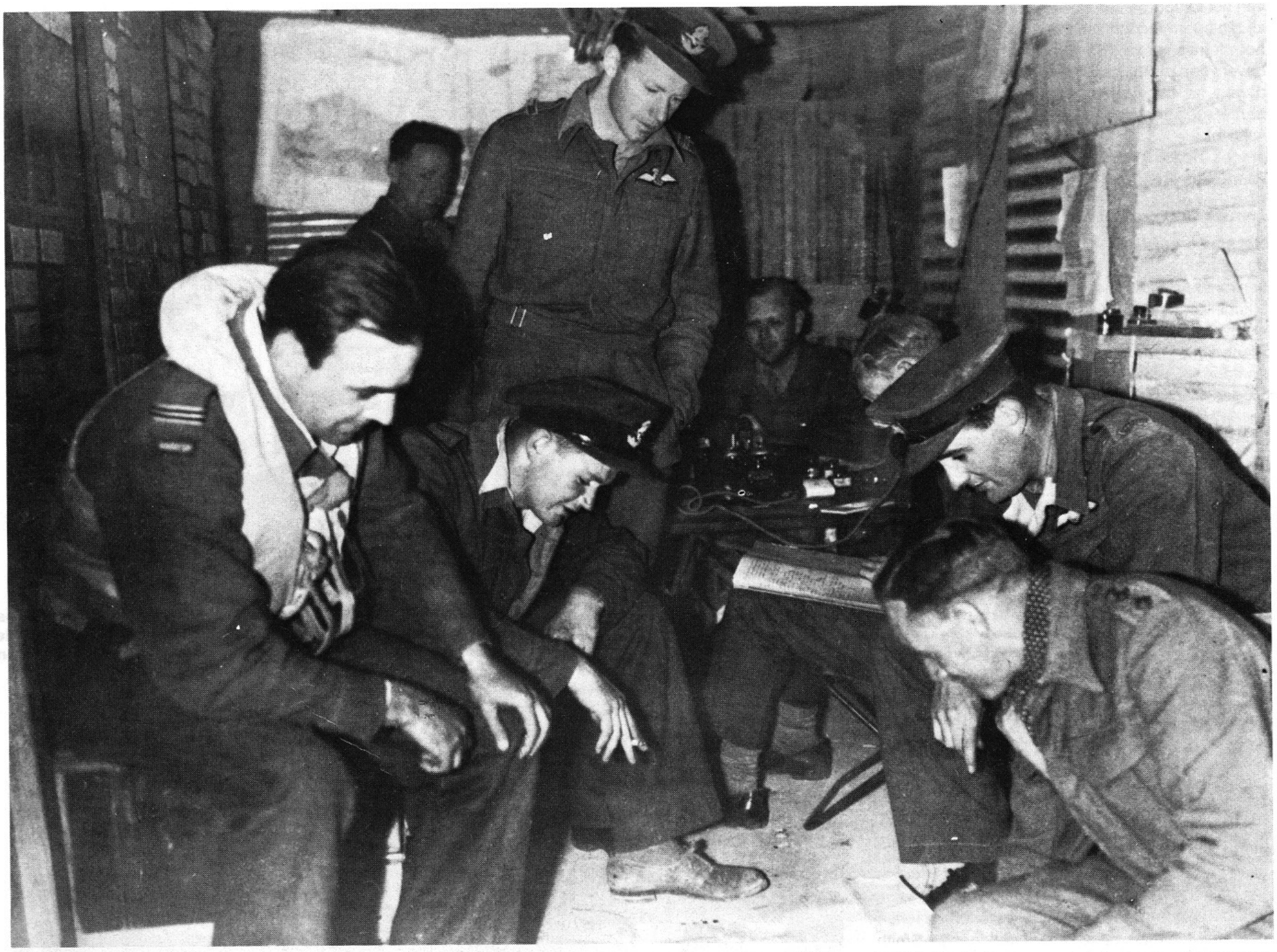
9 juni: Luitenant-vlieger Ian Smith en luitenant-vlieger Aylward hebben een stafauto en een vrachtauto vernietigd. Een andere vrachtauto werd zwaar beschadigd.

13 juni, 09.30 uur: Ian Smith vernielde een stafauto en een vrachtwagen.

14 juni: Luitenant Moubray en luitenant Smith (MK 227) door luchtafweergeschut getroffen en veilig teruggekeerd op de basis.

Op 22 juni, twee weken na de val van Rome en de landingen in Normandië, steeg luitenant-vlieger Smith op vanaf Serragia voor een vlucht boven Noord-Italië. 'Wij vielen treinen aan', verklaart hij, 'en bliezen een paar treinen in de Po-Delta op. Dit waren bepaald geen opzienbarende acties. Maar ja, het was nu eenmaal ons werk. Plotseling kreeg ik een treffer van een stuk luchtafweergeschut. Ik verloor olie en ik zag hoe de temperatuur begon te stijgen. Toen hoorde ik mijn nummer 2, Alan Douglas, tenslotte via de radio zeggen: 'Je toestel staat in brand . . .' Daarom bleef er maar één ding over. Ik stapte uit en landde in het bergachtige gebied.' Toen Squadron Leader J. Walmisley, die het commando voerde over de twaalf toestellen, op de basis terugkeerde, rapporteerde hij:

22 juni, 16.30 – 18.30 uur: Een elektrische trein met twee wagons vernield en vier treinen, zeven wagons en andere goederenwagons beschadigd. Luitenant-vlieger I. Smith meldde dat zijn toestel door het luchtafweergeschut werd getroffen. Zijn toestel vloog in brand. Men heeft hem het toestel zien verlaten en volgens meldingen is hij veilig in de bergen ten noorden van Spezia met zijn parachute neergekomen.' Zo gauw hij op de grond was, verborg hij zijn parachute in het kreupelhout



Ian Smith in de commandokamer van het 237e Squadron.

en verwijderde hij zijn rangonderscheidingstekens ('Ik dacht dat dat het eerste was, dat ik moest doen'). Vervolgens zocht hij een groep struiken om 'tot zichzelf te komen en te bepalen wat ik moest gaan doen. Daarna ging ik eens op onderzoek uit en ik zag een jongetje met een paar schapen beneden in het dal rondlopen.' Na een tijdje realiseerde hij zich dat de Duitsers zijn neergestorte Spitfire zouden vinden en dan naar hem op zoek zouden gaan en dat de groep struiken waar hij zich nu bevond het grootste bosje op de helling was en dat zij hem daar uiteraard het eerst zouden komen zoeken. Daarom verplaatste hij zich naar een kleiner groepje struiken, vijftig meter verderop.

Door deze verplaatsing redde hij vrijwel zeker zijn leven. Laat in de namiddag zag hij hoe een groepje Duitsers via de helling naar boven kwam. Toen de soldaten bij zijn eerste schuilplaats arriveerden, stopten zij, riepen naar hem om tevoorschijn te komen en doorzeefden het bosje tenslotte met hun automatisch vuur.

Hij had die dag nog meer geluk: een streekbewoner had zijn verborgen parachute gevonden en begraven. 'Wanneer de Duitsers die het eerst hadden gevonden, vertelt Smith 'dan hadden ze de honden op mijn spoor kunnen zetten. Nu hadden ze geen spoor en de groep passeerde mij op een afstand van minder dan honderd meter . . .'

Ondertussen had het jongetje beneden in het dal Smith ontdekt en had gezien wat er zich daarboven afspeelde. Toen de soldaten weg waren, nam hij Smith mee naar zijn familie: 'erg arme boeren beneden in het dal; het gehuchtje heette Vallescura'. Zij hielden hem een paar dagen in een grot verborgen tot de Duitsers de jacht hadden opgegeven en zij voorzagen hem van burgerkleren en voedsel.

Korte tijd later onmoette hij de heer Pesce en zijn vrouw die een goedlopende modezaak in Genua hadden en die een buitenhuis in San Pietro d'Alba, in de bergen boven het dorpje, hadden laten bouwen. De Pesces boden hem onderdak aan, maar Smith weigerde. 'Zij verborgen al een onderduiker, een Engelse legerkapitein, en ik vond dat zij dan teveel risico zouden lopen omdat er bovendien naast hun huis ook nog een Duitse post ingericht was. Ik bleef daarom in het dal wonen, maar bracht hen af en toe wel een bezoek. Op zekere dag trok er een groep partizanen door het dorp en ik besloot om mij bij hen te voegen. Ik wilde iets positiefs doen. Ik wilde hen helpen'. De groep maakte deel uit van een bijzonder actieve anti-Nazi partizanenbeweging die vanuit het nabijgelegen dorpje Moretti Piancastagna opereerde.

Smith maakte via de dorpspriester, Don Beive, contact met de partizanenleiders in Piancastagna. Hij werd bij de commandant, Mingo, gebracht. Die vond het prachtig dat er een geallieerde officier bij zijn groep wilde komen ('Ik was net een soort van 'feestvarken', legt Smith uit. 'Wanneer je een 'Inglese maggiore' bij je groep had, dan moest je groep wel beter zijn dan de andere'). Mingo bevorderde hem meteen tot majoor.

De partizanenbeweging was qua organisatie geheel op militaire leest geschoeid. De eenheid van Ian Smith vormde de Piancastagne Compagnie van de Garibaldi-divisie 'Ligure-Alessandria'. Vanaf oktober 1944 stond de eenheid bekend als de 'Mingo-divisie' van de 6e Operationele Macht. 'De volgende vijf maanden', vertelt hij, 'waren de meest interessante maanden van mijn leven . . . .' Het was zijn taak om snelle prikacties te plannen en uit te voeren en sabotage-acties te ondernemen tegen Duitse installaties. Voor de voorraden, de wapens en de munitie was de groep op de Duitsers aangewezen. De eenheid van Smith kon zich geheel op eigen kracht van het nodige voorzien. 'We woonden in het kleine dorpje hoog in de bergen en af en toe verplaatsten wij ons naar een van de hoofdwegen die zich door de bergen in de Po-Delta naar beneden slingerden. Via deze wegen reden de Duitse konvooien heen en weer. Wanneer wij op een groot konvooi stuitten dan konden wij uiteraard weinig doen, maar wanneer het mogelijk was een losse vrachtauto of een paar vrachtauto's te overvallen dan grepen wij die kans uiteraard. De Duitsers reden immers in eigen gebied en escorteerden niet alle auto's'.

'We lieten een boom of iets dergelijks over de weg vallen, haalden de chauffeur en zijn bijrijder uit de auto, reden de auto het gebergte in en wat er ook in zat, het was van ons.'

De ene keer was het een lading wijn, de volgende keer een lading zeep en een derde keer een lading munitie. Ik herinner mij hoe wij op een gegeven moment een vrachtauto vol met textiel grepen – grijs, met een fijn streepje – en hoe wij allemaal een kostuum van deze stof lieten maken en in dezelfde pakken rondliepen'.

Voor het vervoer gebruikte Smith een buitgemaakte Duitse stafauto. 'We reden daar gewoon in rond . . . onvoorstelbaar'. Toen de eerste sneeuw op de hellingen van de Alpen in het noorden viel, had Smith er genoeg van. 'Ik zocht iets anders, denk ik, en ik zocht naar een mogelijkheid om ergens anders heen te gaan'. Hij wist dat wanneer hij daar niet snel iets aan deed, hij de hele winter in Piancastagne zou moeten blijven en dat met die winter moeilijke tijden zouden komen. Voedsel was er nooit in overvloed geweest en dat zou in de koude wintermaanden nog wel minder worden en hoe minder monden er te voeden waren des te meer was er voor de anderen.

Eerst moest hij echter Italiaans leren. Hij kende al een mondvol Italiaans, in ieder geval genoeg om zich in het dorp verstaanbaar te maken, maar nog te weinig om veilig door de Duitse linies te komen. Zijn accent was afgrijselijk (en nu nog steeds volgens een vroegere partizaan die hem kort

geleden in Rhodesië bezocht), zijn woordenschat beperkt, zijn grammatica abominabel. Zijn collega's zagen hem echter niet graag gaan en zij deden dan ook alles om zijn vertrek te vertragen. 'Tenzij je voor een Italiaan kunt doorgaan ' zeiden ze, 'zal het pericolosimme (gevaarlijk) zijn – de Duitsers zouden je zo te pakken hebben. 'Daarom leende hij leerboekjes en een woordenboek en in november vond hij dat hij ver genoeg was om het te wagen.

Smith had intussen een Engelse korporaal ontmoet, een jonge vent, die door de Italianen 'Angelo' werd genoemd en die twee jaar tevoren uit een krijgsgevangenenkamp was ontsnapt en samen met hem plande hij hun ontsnapping: over de Alpen naar de Amerikanen in het zuiden van Frankrijk trekken.

Ze begonnen aan hun tocht naar het noorden. Halverwege de grens sloten zich nog eens drie vluchtelingen bij hen aan – een Fransman, een Oostenrijker en een Pool.

Toen zij de sterke Duitse verdedigingslinies aan de voet van de bergen bereikten splitste de groep zich in tweeën. Ze moesten een viaduct, een spoorlijn en een hoofdweg oversteken en Smith dacht dat een groep van vijf man te groot was om ongemerkt de oversteek te kunnen maken. Hij vertelde de drie nieuwkomers om te blijven waar zij waren en de volgende dag de oversteek te wagen. Hij en de korporaal staken de grens over nadat zij eerst een Duitse patrouille hadden laten passeren en zij bereikten al spoedig de sneeuwgrens.

Boven: Achter de vijandelijke linies in 1944. Ian Smith rechts met mevrouw Pesce die hem en een Britse vluchteling, kapitein Davis, onderdak bood. Onder: Tegenwoordig, premier van Rhodesië.

Twee van de drie mannen die waren achtergebleven, sloten zich al spoedig weer bij hen aan – de jonge Pool, 'hij leek pas achttien of negentien jaar', was zenuwachtig geworden en was teruggekeerd. Het internationale groepje begon nu aan het laatste en moeilijkste deel van hun tocht.

Bijna haalde Smith het einde van de tocht niet. 'Het was onder nul, de mannen waren slecht voor een dergelijke tocht uitgerust en ik deed iets heel erg stoms', vertelt hij. 'Mijn voeten waren zo nat en koud dat ik mijn laarzen uitdeed. We moesten op de grond slapen zonder iets anders dan de kleding die wij hadden. Alles was een blok ijs. Toen het de volgende morgen licht werd, besloten wij te vertrekken voordat het echt goed licht was, maar ik kon mijn laarzen niet aankrijgen. Die waren uiteraard een brok ijs; ik had ze nooit mogen uittrekken.

Daarom moest ik op mijn sokken lopen; mijn sokken waren al versleten en nu dreigde ik ook nog bevriezingen op te lopen.'

De mannen haalden het echter alle vier en op de drieëntwintigste dag van hun tocht liepen ze langs de Franse hellingen in de Alpen de linies van de Amerikanen binnen. Binnen een paar uur waren ze in Cannes – gebaad, gegeten en genietend van de luxe van schone kleren. 'De mannen die ons in de bergen hadden begroet', vertelt Smith, 'konden alleen maar hun neus ophalen, zo stonken wij!'

Hoewel luitenant Smith gerechtigd was om naar Rhodesië terug te keren, was hij vastbesloten om weer te gaan vechten en binnen de kortste keren vloog hij weer. Hij kreeg een herhalingscursus op een R.A.F.-basis in Shropshire waarna hij meevloog met acties boven Denemarken en Duitsland. Zijn nieuwe squadron, het 130e, was het eerste squadron dat met het Britse bevrijdingsleger in Noorwegen arriveerde.

Hoewel de vijandelijkheden officieel op 8 mei 1945 werden gestaakt, moest er nog steeds het een en ander gebeuren. Het Engelse bevrijdingsleger moest hardnekkige verzetshaarden gedurende de hele maand mei tot overgave dwingen en 'wij hielpen hen daarbij. Wanneer de Engelse troepen een Duits kamp binnentrokken dan scheerden wij vlak over de huizen heen.'

Uiteindelijk werden de vijandelijke kanonnen tot zwijgen gebracht en Ian Smith bracht, zoals hij zegt, 'vier heerlijke maanden door in Noorwegen voordat ik aan mijn lange reis terug naar huis begon.'

Het daaropvolgende jaar maakte Ian Smith zijn studie aan de Rhodes universiteit af, waarna hij zich in de landbouw stortte om in 1948 in de politiek te gaan. In april 1964 werd hij eerste minister van Rhodesië

De aanval op de Roerdammen

Oorlogsfilms

'Nimmer is er een film geweest die even goed of beter was dan . . .' aldus begint een kritiek ter gelgenheid van de première van deze film in 1955. Hoewel dit soort opmerkingen bij elke film wel wordt geplaatst, was het verhaal van de aanval van de R.A.F. in 1943 op de Duitse dammen ongetwijfeld een van de meest overtuigende enscèneringen van acties van bommenwerpers in oorlogstijd.

Onder leiding van Michael Anderson werd het script van R. C. Sheriff, naar de best-seller van Paul Brickhill, tot een getrouwe nabootsing van de oorspronkelijke actie getransformeerd. Maar moeite heeft dat wel gekost.

In het begin werden kopieën van het script aan de overlevende leden van het 617e Squadron gestuurd om te kijken hoe die zouden reageren en om eventuele onvolkomenheden van tevoren te vermijden. Duizenden meters R.A.F.-film en Duitse film werden bestudeerd om de sfeer van de echte actie te 'proeven' voordat men de plaatsen van de opnamen bepaalde en daarmee begon.

Oorspronkelijk moest de film een springplank betekenen voor Richard Todd die op dat moment

Uiterst boven: Richard Todd en Michael Redgrave slaan hier de proefnemingen met de oefenbommen gade. In de film wordt hiervoor een Mosquito gebruikt die een zgn. 'Highball' lanceert, een kleinere versie van de bom die tegen schepen werd gebruikt. Boven: De bemanning staat gereed om aan boord van de Lancaster NX673 te stappen.

een groot succes in zijn carrière wel kon gebruiken. Hij speelde de rol van Wing Commander Guy Gibson, terwijl Michael Redgrave de rol van Dr. Barnes Wallis speelde. Richard Todd bekeek het huis van Gibson en keek urenlang naar de films over de bommenwerperpiloot uit de oorlog, die in 1944 was gesneuveld. Todd sprak met mensen die hem hadden gekend en hij probeerde zich de persoonlijke karaktereigenschapjes van Gibson eigen te maken. Barnes Wallis hielp mee bij het maken van de film, hij gaf zijn stand-in, Redgrave, waardevolle aanwijzingen en hij beoordeelde de technische opnamen op hun historische waarde.
De plaats van de opnamen voor de film waren zowel de oorspronkelijke basis van het 617e Squadron als alle andere historische plaatsen in Engeland waar de bommen werden getest en de bemanningen hun actie voorbereidden. De filmploeg liet zelfs de oorspronkelijke bunker blootleggen die in de oorlog het hoofdkwartier van de 5e Groep in Grantham had geherbergd. Deze bunker was allang omgebouwd tot een modern flatgebouw. Toevallig herinnerde iemand zich echter dat onder de kelder een grote onderaardse ruimte lag die indertijd bij de bouw van de flat was afgesloten en sindsdien niet meer was geopend. Toen men de ruimten had geopend, bleek dat de oude commandokamer er nog net zo bij lag als ze bij het einde van de oorlog was achtergelaten en het filmteam was hierdoor in staat in de studio's in Elstree een nauwkeurige kopie van deze ruimte na te bouwen.
Andere kleine zaken die alleen nog maar herinneringen waren aan de oorlog zoals verduisteringsgordijnen, schuilkelders, witgeverfde trottoirbanden, gedimde straatlantaarns, moesten weer tot leven worden gebracht. Dit gebeurde met behulp van vele personen, de R.A.F. en het Ministerie voor Luchtvaart. Als technisch adviseur voor de film werd aangetrokken Group Captain Charles Whitworth, die ten tijde van de aanval op de dammen commandant van het 617e was geweest. Andere leden van het beroemde team, zoals Dave Shannon, Micky Martin en Sir Ralp Cochrane, werden opgeroepen om de acteurs die hun rollen speelden zo goed mogelijk te helpen.
De eerste opnamen werden gemaakt in Tank no. 2 van het Nationaal Natuurkundig Laboratorium in Teddington waar Wallis in 1942 de proeven voor zijn uitvinding had genomen. Toen deze scènes klaar waren, konden Wallis en zijn familieleden alleen maar bevestigen dat de opnamen uitstekend en historisch juist waren.
In mei volgden er drie weken van opnamen op de basis Scampton – 11 jaar na de feitelijke aanval op de dammen. Gelukkig waren de hoofdrolspelers uit de film, de vier Avro Lancaster MK VII's op dat moment nog aanwezig. De vliegtuigen, de NX 679, 673, 782 en de RT 686 werden door de onderhoudsdienst in Hemswell geleverd en in de oorspronkelijke kleuren zoals het 617e Squadron die in 1943 droeg, geschilderd.
Pas in 1963 werden de feitelijke gegevens over de bom bekend gemaakt, zodat de filmmakers op dat moment een gok inzake de vorm en afmetingen van de bom moesten maken. Het werd een soort reusachtige kaasvormige bom die veel groter was en lager hing dan de werkelijke bom die er meer uitzag als een soort vuilnisvat.
De scènes in de lucht werden gefilmd vanuit een aangepaste Vickers Varsity. De standaard metalen vloer werd vervangen door een houten vloer waarop de camera werd bevestigd. Voor in de cockpit stond ook een camera opgesteld; hiertoe was de stoel van de piloot naar rechts verplaatst. De perspex neus van de Varsity werd weggehaald om plaats te maken voor de lens van de camera terwijl andere opnamen vanuit de geopende achterdeur van het toestel werden gemaakt.
Alle bemanningen die de Lancasters vlogen, kwamen van de squadrons op Lincoln en zij stonden onder leiding van Ken Souter, ex-piloot van een gevechtsvliegtuig, en uit de opnamen in de film mag men concluderen hoe goed zij hun kisten

Boven: De voorbereidingen voor een scène in de cockpit op Scampton. Onder: Michael Anderson, de directeur, zet de acteurs op hun plaats voor de scène waarin Guy Gibson voor het eerst het complete 617e Squadron ontmoet.

hebben gevlogen waardoor de beste opnamen konden worden gemaakt. Hun is veel dank verschuldigd, zij werkten uitstekend met het filmteam samen en maakten hun het werk zo eenvoudig mogelijk. Af en toe waren de werkomstandigheden miserabel en soms gevaarlijk, maar alle betrokkenen waren vastbesloten om het uiteindelijke resultaat zo optimaal mogelijk te laten zijn.
Er waren ook vrolijke momenten, speciaal wanneer er opnamen werden gemaakt op de basis Scampton. De acteurs liepen gewoon tussen het basispersoneel door en de acteurs die een officiersrol speelden, werden voortdurend door anderen gegroet en uiteindelijk aanvaardden zij dit maar omdat teruggroeten eenvoudiger was dan elke keer de situatie uitleggen. En natuurlijk gebeurde het onvermijdelijke. Terwijl hij op zekere dag over het vliegveld liep ontmoette Group Capatain Whitworth twee luchtmachtmensen die niet goed wisten of ze nu moesten groeten of niet.

Even later wisten ze dat maar al te goed.
'Kunnen jullie een echte Group Captain niet herkennen?' schreeuwde hij.
Behalve de scènes in de lucht, moesten er uiteraard ook veel studio-scènes worden gedraaid in Elstree. Er werden cockpits nagebouwd en Richard Todd en zijn collega's hebben menig zweetdruppeltje onder de felle spotlichten moeten laten. Zoals iedereen die de film heeft gezien zich wel zal herinneren, waren deze opnamen bijzonder realistisch ondanks de achtergrondprojectie die af en toe moest worden toegepast.
De opnamen op het strand bij Skegness werden soms gestoord door de badgasten die in groten getale samenstroomden toen de opnamen van de eerste oefenvluchten met de bom werden opgenomen. In de film werden bij deze scénes een paar authentieke opnamen ingelast van de vallende oefenbommen. Deze authenticiteit komt ook al eerder in de film voor wanneer er een Wellington wordt gebruikt voor het in de praktijk brengen van de theorieën van Wallis. In 1954 waren er praktisch geen Wellingtons meer en de opnamen die in de film worden gebruikt zijn opnamen van echte vluchten die in 1942-1943 door Wellingtons werden gemaakt.
Het is interessant te vermelden dat de apparatuur die Wallis bij zijn testen in 1942 gebruikte, nog beschikbaar was toen de film werd gemaakt en toen Redgrave knikkers over het stukje water dat het Möhnemeer moest voorstellen, schoot, werd er weer gebruik gemaakt van deze apparatuur. De catapult wordt nu tentoongesteld in het R.A.F-museum op Hendon. In Teddington was de grote catapult die werd gebruikt om objecten over het wateroppervlak van de testtank te schieten, wederom de oorspronkelijke catapult die Wallis en zijn team in 1942 hadden gebouwd en gebruikt.
Omdat er slechts vier Lancasters beschikbaar waren, moesten er nogal wat 'dubbele' opnamen worden gemaakt, waarbij de registratienummers voortdurend werden overgeschilderd om de indruk te wekken dat het om veel meer toestellen ging. Er was een acteur die zijn rol voortreffelijk speelde, dat was de Labrador die de rol van 'Nigger' speelde – hij moet de droom zijn van iedere regisseur want hij speelde zijn rol in een keer, zonder een fout, goed.
Het maken van de film duurde ongeveer tien maanden. Medio juli 1954 waren de opnamen gereed en het succes van de film zal eenieder bekend zijn. De film heeft ontelbare malen de ronde gedaan door de bioscopen en is ook op de televisie te zien geweest. Veel luchtvaartverenigingen hebben de film op hun ledenavonden vertoond en voor echte luchtvaartenthousiastelingen zal deze film nooit haar aantrekkingskracht verliezen.

Boven: De droevige scène aan het einde van de film als Guy Gibson van zijn verzorger hoort dat 'Nigger' is overreden. Let op de krijttekens die de plaats van de voeten van de acteurs aangeven.

Rechts: De voornaamste weg op de basis Scampton bij de officiers-mess, rechts, waar de echte Guy Gibson de piloten voor de aanval instrueerde. Linksonder: Tussen de opnames – Richard Todd met Patrick Barr die de rol van Mutt Summers speelde. Rechtsonder: De scriptgirl.

1975 Het vervolg . . .

In Toen & Nu nummer 3 vermeldden wij in ons verhaal over de aanval op de Roerdammen al het feit dat er voor de kust van Reculver nog steeds met beton gevulde oefenbommen moesten liggen. Peter Cornish, met wie wij al eerder kennis hebben gemaakt, maakte hiervan tijdens een lezing voor een onderwaterclub in Rayleigh in maart 1974 nog eens gewag. In april 1974 besloot een van de leden van die club de zaak eens te onderzoeken. Dit is zijn verhaal:

'Op zekere dag in april waren wij met een boot van een vriend op zee. Wij waren bij het Fort Red Sands (Zie Toen & Nu nummer 4) in de monding van de Thames en ik stelde mijn vriend, Rodney Allington voor, om eens een kijkje bij de bommen te gaan nemen. Hij ging ermee akkoord en wij voeren naar Reculver om naar de bommen te duiken. Toen wij de bommen hadden gevonden, bleek dat ze nog in bijzonder goede staat waren. Ik vond het een schande om ze daar zo maar te laten liggen en stelde aan onze vereniging voor om de bommen te bergen. Mijn vereniging ging hiermee akkoord en adopteerde het project.

Op 25 april schreef 'Buster' Kingston, onze secretaris, een brief aan het R.A.F.-museum, het Imperial War Museum en het museum van De Slag om Engeland om te informeren of er van die zijde misschien belangstelling zou zijn voor een van de bommen. Iedereen was zeer geïnteresseerd en daarom werkten wij een aantal methoden uit om de bommen op de meest eenvoudige manier van de zeebodem te krijgen. Wij besloten de beproefde methode van de met lucht gevulde olievaten te gebruiken. Wij zochten contact met Mobil Oil die ons 32 olievaten schonk en van de firma Scaffolding (G.B.) Ltd., kregen wij het nodige drijfhout. Al het materiaal werd in een vrachtauto van de firma Property Mastics Ltd. geladen en wij gingen op weg naar Reculver.

Wij arriveerden in Reculver op een vrijdagavond. Wij losten de vrachtauto op een afstand van ongeveer anderhalve kilometer van de vindplaats; daardoor moesten wij de volgende morgen om vijf uur de motoren, boten, de 32 olievaten en meer dan 1000 kilo hout met handkracht naar de zee verplaatsen. Om ongeveer 07.30 uur arriveerden er nog twee leden van ons team en wij begonnen die zaterdagmorgen met het timmeren van het houten drijflichaam. Die avond hadden wij drie stukken gereed. De volgende dag kwamen er nog meer clubleden en konden wij het drijflichaam voltooien; het was echter al zo laat geworden dat wij de bergingspoging veertien dagen moesten uitstellen tot het volgende springtij.

Twee weken later maakten wij het vlot af; wij bevestigden de bom met stroppen aan het vlot en beveiligden het geheel met een ketting aan de bovenkant van de stroppen. De ketting liep in het midden van het vlot naar boven en werd daar aan het takelframe vastgemaakt. Toen het vloed werd begon het vlot te drijven en werd de bom automatisch van de zeebodem gelicht. Wij slaagden er echter niet in om de bom van de zandbank af te krijgen en na nog een aantal pogingen konden wij het idee om de bom met een vlot te bergen, wel vergeten.

Ik kwam toen in contact met het 33e Squadron van de R.A.F. in Odiham en luitenant-vlieger Holloway kwam tijdens een weekeinde ook een kijkje bij de bom nemen. Hij zei dat de bom veel te zwaar was om met een Puma te lichten, maar op de Amerikaanse luchtmachtbasis bevond zich een Sikorsky HH 53, de 'Jolly Green Giant' die als het moest wel twee bommen tegelijk naar boven kon hijsen. Ik nam contact op met majoor Gates van het 67e Squadron van de Amerikaanse luchtmacht die in Woodbridge gelegerd was en ik maakte een afspraak met hem. Tijdens die bespreking bepaalden wij de bergingsdatum op maandag 28 april 1975. Er was nu al een jaar verstreken en ik had in die tussentijd aan drie andere bommen ook hijsstroppen en kettingen bevestigd.

De R.A.F. eiste dat er een Jate team bij de berging aanwezig moest zijn. Dit is een speciale eenheid die de hijsstroppen controleert voordat een helikopter mag vertrekken. Dit is een veiligheidsmaatregel om ongelukken te voorkomen. Het Jate team arriveerde vroeg, op 28 april, inspecteerde de bommen en constateerde dat ons plan voor de berging veilig genoeg was maar eiste wel dat wij een van hun stroppen moesten gebruiken voor de berging.

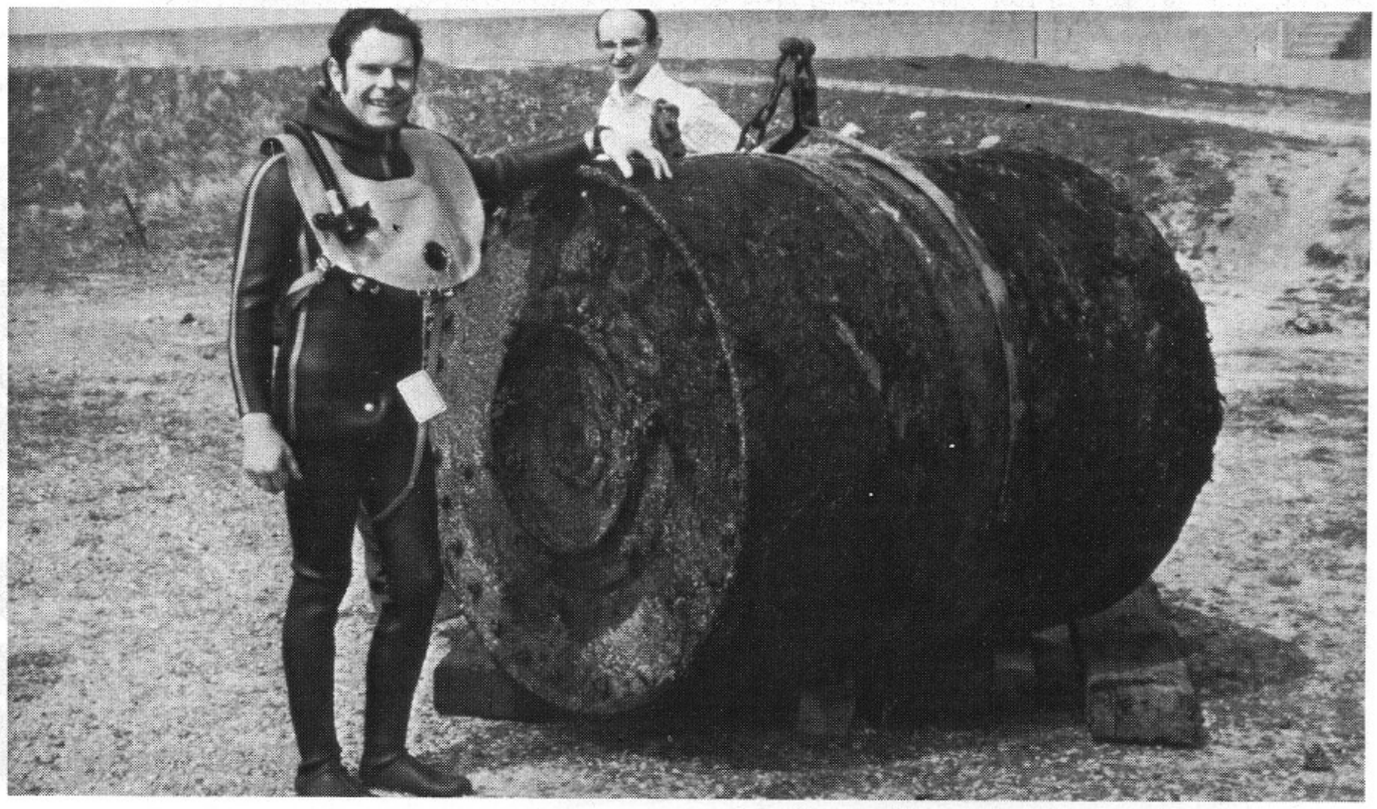
Zij maakten hun strop aan onze ketting vast en toen de grote helikopter langzaam boven de bom daalde kon de berging beginnen. Plotseling brak er iets en schoot de hijskabel naar boven. Mijn onmiddelijkegedachte: 'Zou dit mijn strop of de strop van de R.A.F. zijn geweest?' Toen bleek dat er een misverstand was ontstaan inzake het gewicht van de bom. Het Jate team dacht dat de bom 3000 kilo woog. Dit woog in feite alleen de inhoud van de bom en er was geen rekening gehouden met het stalen omhulsel dat het totale gewicht op bijna 4500 kilo bracht. Op het moment dat de ketting brak, wees de belastingsmeter in de helikopter een gewicht van 5000 kilo aan!

Bij de tweede poging brachten wij een dubbele strop aan en haalden wij de bom naar boven die wij al eerder met behulp van het vlot hadden losgemaakt van de zeebodem.

De helikopter keerde terug naar het landingsveld in een nabijgelegen weide waarna ons duidelijk werd gemaakt dat de helikopter te weinig brandstof had en de volgende morgen zou terugkeren. Stipt om 08.00 uur arriveerde de kolos weer en nadat het Jate team weer gearriveerd was, hadden wij om 09.30 uur nog eens drie bommen aan land gebracht.

Hierna werden de bommen overgebracht naar het Brenzett Museum, Romney Marsh (Zie Toen & Nu nummer 4), het R.A.F.-museum in Hendon, het Imperial War Museum en een particuliere verzamelaar in Wickford, Essex.

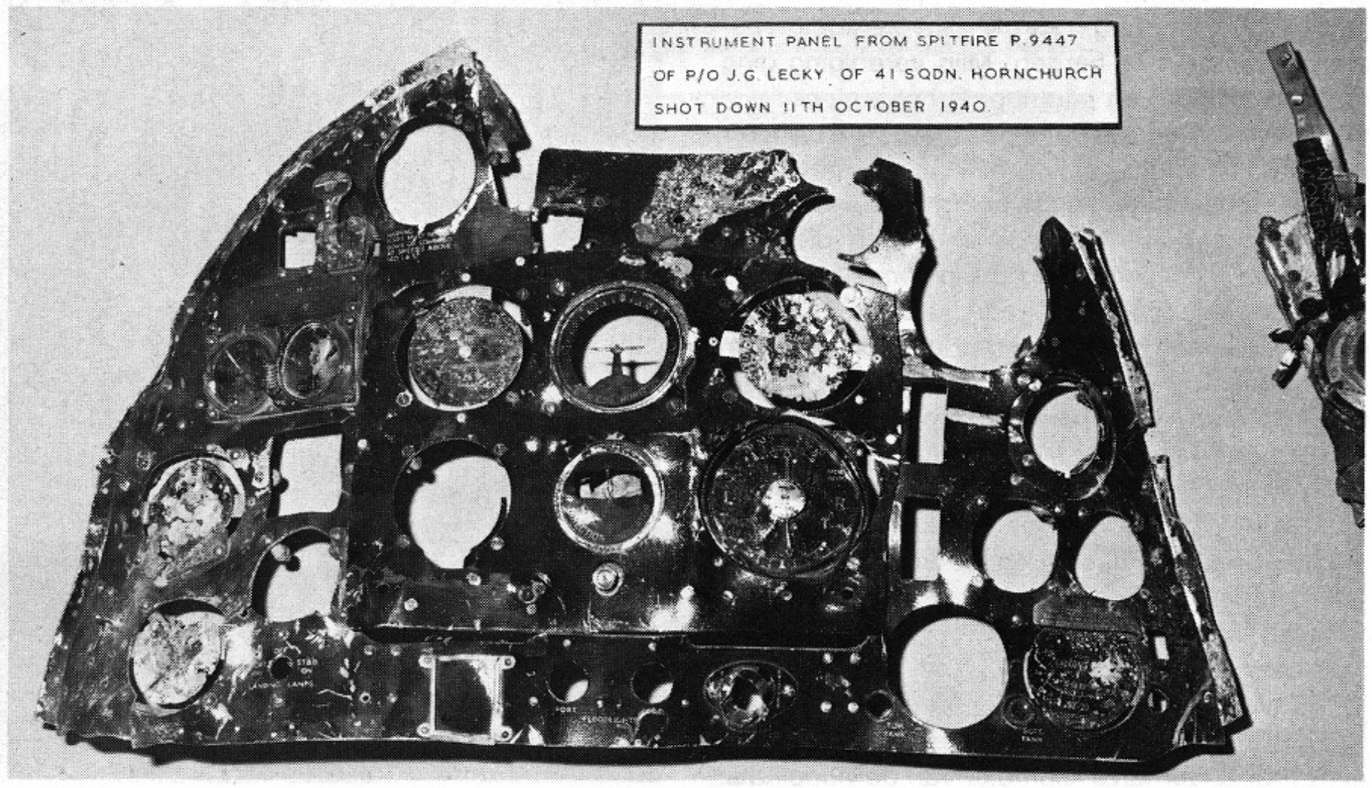
Boven: Vierendertig jaar nadat ze werden gelanceerd, wordt een van de bommen door de Sikorski HH53 naar boven gehaald. Onder: Na een voorbereiding van een jaar kan Malcom Ilot lachen naast het vijf ton zware, met beton gevulde monster.



Wrakkenberging en Verzamelingen

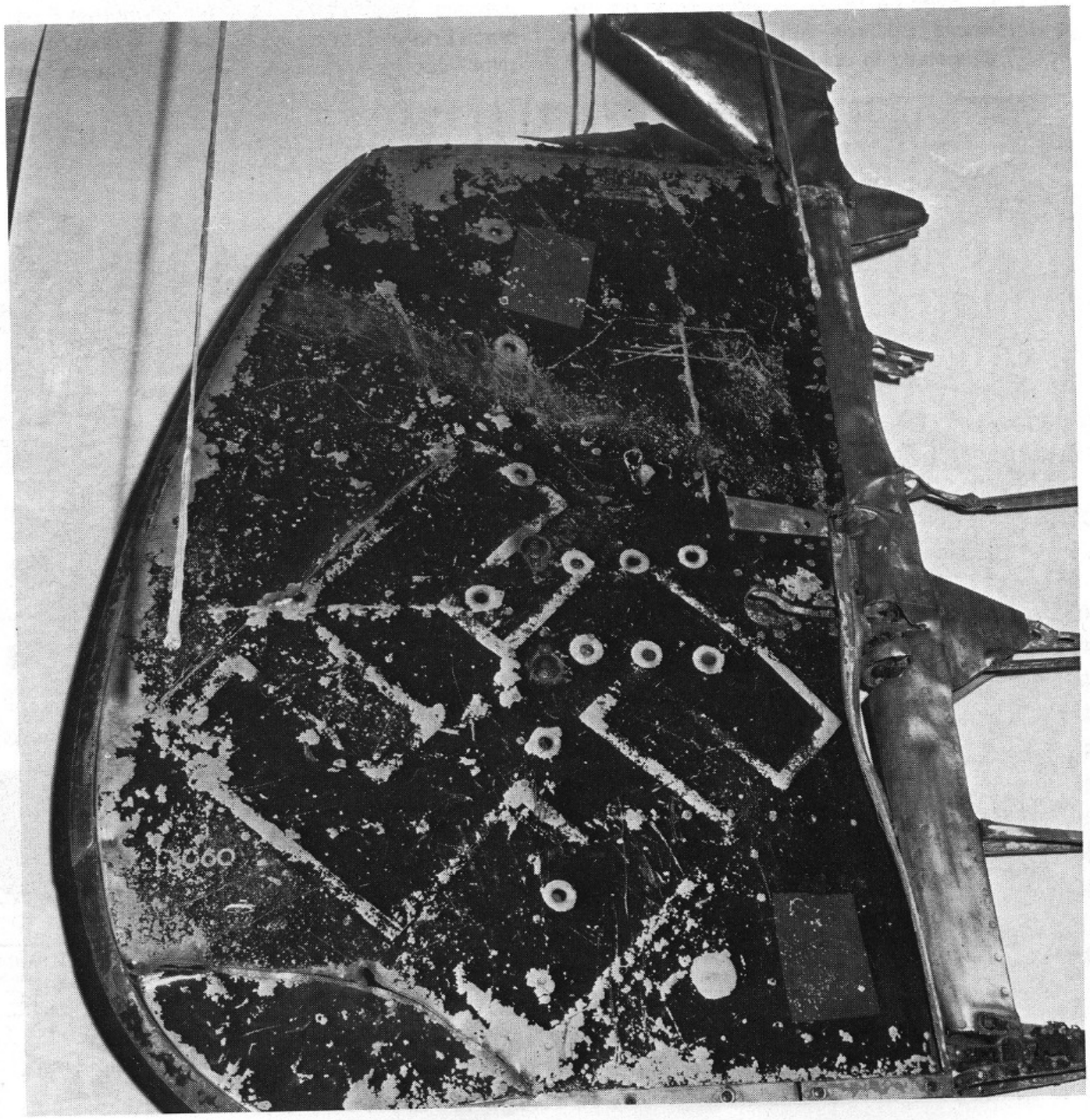
Het museum van De slag om Engeland

Hoewel een relatief groot aantal groepen en particulieren de laatste tijd bezig is met de steeds populairder wordende bezigheid van 'Wrakkenberging', kunnen slechts weinigen bogen op een museum dat kan wedijveren met het Museum van De Slag om Engeland in Chulham Castle, Kent. Zoals de naam al zegt, concentreert men zich op voorwerpen die betrekking hebben op de Slag die in de zomer van 1940 in het luchtruim boven Kent werd gestreden. In de afgelopen 9 jaar werden dan ook meer dan 500 neergestorte vliegtuigen opgegraven. In de meeste gevallen werd er niet meer gevonden dan alleen de motor en een groot aantal aluminium brokstukken van de toestellen, maar af en toe legt men ook wel een groter stuk vliegtuig bloot. Goede voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld een complete Spitfirevleugel en het staartstuk van een Messerschmitt Bf 109.
Het museum van De Slag om Engeland dankt zijn ontstaan aan een toevallige ontmoeting in de monding van de Thames tussen een duiker en een stapel verwrongen metaal. Begin 1966 was de heer Alfred Llewellyn, een havenduiker, aan het werk in een van de vaargeulen in de monding van de Thames; hij was op zoek naar een gezonken jacht toen hij langs de restanten van een Spitfire kwam die bij eb net boven water uitstak op een modderbank. Hij vertelde zijn ervaringen aan zijn zoon Michael die enthousiast raakte bij de gedachte dat er nog veel meer van dit soort tastbare herinneringen in het land moesten zijn en dat 25 jaar na die geweldige strijd op leven en dood waarbij de vrijheid van een hele natie op het spel had gestaan.
Dit prikkelde de verbeeldingskracht van Michael Llewellyn en hij probeerde het wrak weer op te sporen, maar had geen succes. Hij liet zich hierdoor niet uit het veld slaan en ging op onderzoek naar andere wrakken en hij bestudeerde het probleem van de wrakken en de verliezen in de oorlog op een grondige manier. Langzamerhand verzamelde hij een groep van gelijkdenkende mensen om zich heen die zich ook bezighielden met het bergen van voorwerpen van Britse en Duitse vliegtuigen die in 1940 boven Zuid-Engeland verloren gingen.
Een van de kenmerken van de groep is de enorme hoeveelheid archiefmateriaal die zij in de loop van de jaren heeft verzameld en die eerst wordt geraadpleegd voordat men aan het opgraven van een bepaald vliegtuig begint. Dit archief maakt het de groep mogelijk om te bepalen of er nog munitie of bommen aan boord zijn of zelfs stoffelijke resten van een piloot; in het laatste geval begint men niet eens aan de opgraving. Een groot deel van de verzameling archiefmateriaal bestaat uit kranten en kranteknipsels uit de oorlogstijd alsmede uit een groot aantal gevechtsrapporten die een paar jaar geleden van de vernietiging konden worden gered en die nu een zeer accuraat beeld van de gebeurtenissen van vijfendertig jaar geleden geven.



Een typisch voorbeeld van de naspeuringen van de groep is het verhaal van de Hurricane V 7437 van het 310e Tsjechische Squadron van de R.A.F. die op 7 september 1940 werd neergeschoten. Het toestel werd op dat moment gevlogen door Joseph Koukal, een Tsjechische piloot, die zowel in de Franse als Tsjechische luchtmacht had gediend voordat hij naar Engeland vluchtte en bij de R.A.F. dienst nam. Toen hij bij de Fransen vloog, had hij al zes Messerschmitts op zijn naam staan en hij was dus geen nieuweling in de strijd toen hij in de namiddag van de 7e september 1940 de lucht in ging vanaf de basis Duxford. Op een gegeven moment verloor hij het contact met de rest van zijn groep en sloot hij zich aan bij een groepje eigen vliegtuigen dat boven het gebied Sheppy-Gravesend opereerde.
Koukal schoot een Messerschmitt neer maar werd zelf ook getroffen toen hij op een hoogte van ongeveer 6 kilometer vloog. Een van zijn brandstoftanks ontplofte onmiddelijk waardoor de cockpit geheel in vlammen werd gehuld. De ongelukkige Koukal zat onder de brandende benzine terwijl hij zich aan de zwaartekracht probeerde te ontworstelen die hem in zijn stoel vastdrukte. Het leek van binnen wel een hoogoven, zo werden de vlammen aangewakkerd door de zuurstof die door het geopende dakluik naar binnen werd gezogen – Koukal vloog, in strijd met de regels, altijd met een geopende cockpit.
Toen de Hurricane tot een hoogte van 4 kilometer naar beneden was gedoken, ontplofte de tweede brandstoftank waardoor Koukal naar buiten werd geslingerd. Hoewel hij hevige pijn leed, had hij toch de tegenwoordigheid van geest niet direct zijn parachute te openen. Hierdoor werden zijn brandende kleren door de wind gedoofd en raakte zijn parachute niet in brand, hetgeen anders wel het geval zou zijn geweest. Hij landde bij Sheppey en hij kroop bijna een kilometer, op zoek naar hulp, voordat een boer met zijn vrouw hem ontdekten en een ambulance lieten komen.
In het ziekenhuis bleek dat zijn huid voor 70% verbrand was en hij moest meer dan 30 maanden in het ziekenhuis doorbrengen voordat hij werd ontslagen. In die tijd werd hij 21 keer geopereerd waarbij men zijn huid transplanteerde van zijn linker bil – de enige plaats die niet verbrand was. Hij was het eerste proefkonijn van Sir Archibald McIndoe en pas in 1943 keerde hij weer terug in actieve dienst nadat hij voor 100% genezen was verklaard.

Toen het museum het wrak van zijn Hurricane had ontdekt, werd Koukal uitgenodigd naar de restanten te komen kijken. Hij bezocht het museum in september 1972; daar kreeg hij een stuk van zijn Hurricane en ontmoette hij de boer en de boerin die hem in de oorlog hadden geholpen.
Dit verhaal is typerend voor de vele tentoongestelde stukken, die allemaal voorzien zijn van een rijke historie. Er zijn stukken bij van vliegtuigen van bekende piloten terwijl er ook stukken zijn van vliegtuigen die neergeschoten zijn door bekende Duitse oorlogsvliegers zoals Adolf Galland en Werner Molders.
De ruimte is al veel te klein geworden voor het museum en alle opbrengsten van de entree en de verkoop van souvenirs worden achteruitgelegd in de hoop dat men vandaag of morgen een compleet gebouw, met ruimte voor complete vliegtuigen, zal kunnen betrekken. In ieder geval vormt het museum een levend monument voor de vele piloten die in 1940 boven Zuid-Engeland stierven voor een goede zaak.



De Historische Vliegtuigclub van Essex

Boven: Het graf van sergeant Frantisek Marek op het Eastwood End kerkhof achter het verwaarloosde vliegveldje Hornchurch aan de rand van Londen. Op de steen staat dat hij op 16 september 1940 stierf, dit klopt echter niet. Dit soort dingen gebeurde echter wel vaker in de tijd dat het Ministerie voor Luchtvaart onder een enorme druk stond.

In de afgelopen jaren zijn veel leden van de Historische Vliegtuigclub van Essex verantwoordelijk geweest voor het opgraven van ontelbare vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog die in het gebied van Essex waren neergestort. Een van de meest interessante opgravingen werd kort geleden gedaan toen bij Horndon-on-the-Hill in de buurt van Orsett in Essex een Spitfire uit de eerste dagen van de oorlog werd geborgen. Het bijzondere van deze opgraving was onder meer het feit dat de opgraving plaatsvond precies op de 35ste verjaardag van het ongeluk met het toestel.

Het vliegtuig stortte neer op zaterdag 14 september 1940. Even na 16.00 uur vloog er op die dag een formatie Spitfires van het 19e Squadron boven dit gebied in zuidelijke richting, toen een Spitfire met het registratienummer R 6625 plotseling uit de formatie brak en in een steile duik naar beneden viel; de piloot was blijkbaar de controle over het toestel kwijtgeraakt.

Om 16.20 uur stortte de Spitfire neer in de open velden op een afstand van ongeveer tweeëneenhalve kilometer van Horndon-on-the-Hill waarbij een aantal telefoonlijnen en een bungalow werden beschadigd.

De stoffelijke resten van de piloot, Frantesik Marek, een 27 jaar oude Tsjechische sergeant-vlieger die tijdelijk bij het 19e Squadron was gedetacheerd, werden uit de wrakstukken gehaald, waarna hij werd begraven op het Eastbrook End kerkhof in Londen. Men nam aan dat de piloot door gebrek aan zuurstof op grote hoogte het bewustzijn had verloren en daardoor was neergestort.

Toen het op zondag 14 september 1975 licht werd, bleek het een trieste winderige dag en ondanks de voorspellingen van uitgebreide regenval en het steeds slechter wordende weer, besloten de leden van de club toch om het toestel op deze dag te bergen. Nadat het veld voor het publiek was afgesloten en men een ruimte met touw had afgezet waar de opgegraven voorwerpen konden worden neergelegd, begon men met een graafmachine aan de werkzaamheden. Op een diepte van ongeveer 60 centimeter werd het eerste stuk blootgelegd. De brokstukken bleken in een zeer goede conditie en vertoonden nog maar weinig roestsporen. Onder deze brokstukken zat de eerste grote vondst: een propellerblad tezamen met stukken van de radiator.

Hierna werden er meer stukken van de romp en twee grote vleugelspanten naar boven gehaald terwijl op een diepte van anderhalve meter de propelleras met twee bladen werd gevonden. Een van de bladen was nog zwart geverfd terwijl de gele top van het blad duidelijk te herkennen was. Toen dit stuk uit de grond werd gehaald, bleek het onderstel met een wiel daar weer onder te liggen. Verder werden er twee zuurstofflessen en de bepantsering van de cockpit gevonden, gevolgd door de cockpit zelf. Hierna werd het graafwerk erg zorgvuldig gedaan, omdat men de kleinere stukken niet wilde missen. Ontelbare kleine voorwerpen zoals zuurstofregelaar, vizier, pedalen en diverse instrumenten werden nu naar boven gehaald.

Op het grondwater dat zich in de kuil had gevormd, lag nu een film van benzine en olie. Het was duidelijk dat men de motor naderde. Op een diepte van drie meter stootte men op de verwrongen massa die een Rolls Royce Merlin motor moest voorstellen. De motor werd uit de kuil getakeld. Laat in de middag werd de omgeving, nadat wij gecontroleerd hadden dat wij alles hadden opgegraven, weer in de oude staat teruggebracht.

De volgende morgen werden de restanten van de Spitfire naar de gebouwen van de club gebracht waar ze werden schoongemaakt en gerestaureerd.

Links: Een goed beeld van de abominabele omstandigheden waaronder de groep de opgravingen moest verrichten.

Dat mag u niet missen . . . . .

PROVINCIALE OVERIJSSELSCHE EN ZWOLSCHE COURANT

ONZEKERHEID NAAR ALLE ZIJDEN

Het Duitsche legerbericht

De motorlogger Gloria Kw. 51 als verloren beschouwd

HET NIEUWE MINISTERIE

Waarvoor het te zorgen heeft

Extra editie

PROVINCIALE OVERIJSSELSCHE EN ZWOLSCHE COURANT

Dagblad voor Overijssel, Noord Gelderland en Zuid Drente

Ongekend zware ramp trof ons land

Door vliegende Noordwester opgezweept springtij sloeg gaten in duinen en dijken

Koningin en ministers naar geteisterde gebieden

Een woord van de Commissaris der Koningin

142 DODEN

Bijna geheel Noord-Beveland onder water

Mist u toch een nummer of wilt u iets bestellen ?

Schrijf op een girokaart wat u wenst te ontvangen, verhoog dit bedrag met *f* 2,75 verzendkosten en na ontvangst van dit bedrag ontvangt u van ons het gevraagde z.s.m.
Postgiro 233876, t.n.v. Uitgeverij Tijl, Blaloweg 20, Zwolle. Telefoon 05200-10801.

Nummer 1: **Normandië**	*f*	4,95
Nummer 2: **De slag om Arnhem**	*f*	4,95
Nummer 3: **De Roerdammen**	*f*	4,95
Nummer 4: **De slag in de Ardennen**	*f*	4,95
Nummer 5: **Dieppe-Eben Emaël**	*f*	4,95
Nummer 6: **De V-wapens**	*f*	4,95
Nummer 7: **Mussolini-Patton**	*f*	4,95
Nummer 8: **De slag om de Falaisepocket**	*f*	4,95
Nummer 9: **Hitlers Adelaarsnest**	*f*	4,95
Verzamelband Toen en Nu	*f*	11,75

Mei 1940: Een originele herdruk van de Zwolsche Courant uit de eerste oorlogsweek 32 pagina's ..... *f* 9,75

Februari 1953: Een originele herdruk van de Zwolse Couranten uit de eerste rampweek in 1953 48 pagina's ..... *f* 9,75

NUMMER 11: SPIONNEN IN ENGELAND
HET VENLO-INCIDENT
CLARK GABLE

Verschijnt over drie maanden